ANNO XXIII Nº 5.
1º MAGGIO 1917
RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING CLVB
ITALIANO
· 190.000 COPIE ·
GRATIS AI SOCI
Dentifricio
Avoriol
Bertelli
Avoriol
BERTELLI

MARCHIO DI FABBRICA DEPOSITATO
TUDOR

HARLEY DAVIDSON

SOMMARIO: 1917 - Due anni, *R. Simoni*. — Per il nuovo Periodico del Touring: un concorsino per il titolo, *L. V. Bertarelli*. — Dal « Vers le Soleil qui se léve », *Hélène de France*. — Carri di guerra, *L. Ambrosini*. — Il maggio e le guerre, *V. Soldani*. — Il tramonto di un sogno pangermanista: L'Amburgo-Bagdad express, *M. Corsi*. — Le salmerie, *P. Torriano*. — I marinai d'Italia per l'esercito Serbo, *P. Giordani*. — Occorrerebbe mezzo milione. — Per le Scuole, per i Comuni, per gli Uffici pubblici. — Note tecnico-commerciali. — Elenco Soci fondatori, quinquennali, benemeriti, vitalizi e annuali.

Direzione: Comm. INNOCENZO VIGLIARDI-PARAVIA Consigliere Delegato alla Rivista — GIUSEPPE IMBASTARO, Redattore Capo
Non si restituiscono i manoscritti e le fotografie.

DUE ANNI.

Lo spazio di due anni ci divide dal vecchio mondo entro il quale siamo cresciuti e ci siamo foggiate le abitudini e il pensiero; dal vecchio mondo, pacifico, comodo, brillante e polemico che andava sempre più smussando e indebolendo in noi i bisogni di solidarietà e i caratteri nazionali, in nome di un individualismo aggressivo e d'una cerebralità a tendenze cosmopolite. Lo spazio di due anni! Ma in realtà un evo, qualche cosa di smisurato come una giornata biblica, sì che ci sembra talvolta che ci sia soluzione di continuità tra l'ieri e l'oggi.

Quali saremo, come vivremo, penseremo e ameremo dopo la guerra è difficile prevedere. Manca a noi, che siamo qui, lontani dalle linee di fuoco, la possibilità di valutare il peso che avrà nella vita italiana di domani un potente elemento trasformatore: l'esercito, che non è più una casta, non rappresenta più un'arte, ma la giovinezza e la salda virilità di tutte le classi sociali; l'esercito che, deposte le armi, rifluirà dalla intricata canalizzazione di migliaia di chilometri di trincea e rovescierà il suo vivo flutto entro il paese. Quattro o cinque milioni di uomini, i più ricchi di forza operosa, torneranno alle case, ai negozî civili, alla lotta politica, alle scuole, ai libri; torneranno dopo anni di gravi e terribili e generose esperienze, modificati dall'abitudine all'uniforme e alla disciplina; con una coscienza nuova formatasi tra la vita e la morte, tra il sacrificio e il dovere, tra il patimento e l'esaltazione; induriti alle più aspre fatiche fisiche, e ai più poderosi sforzi morali; con l'orgoglio dell'opera compiuta; con la tristezza di tutti i compagni che hanno sepolti; e con un nuovo meccanismo psicologico e sentimentale, determinato dallo spirito di corpo, e dal pronto, largo, caldo cameratismo dell'accampamento, della trincea, della prudente esplorazione e dell'assalto veemente.

Noi dobbiamo prepararci a lasciare il miglior posto nella vita nuova, a questa gioventù italiana, degna di guidarci, come sarà stata degna di vincere. Da molto tempo si dice: « largo ai giovani ». Ma si è continuato ad affidar le grandi responsabilità solo ai vecchi. La gioventù non aveva ancora fatte le sue prove collettive. Ora si è visto di che è capace. Quando si apre un giornale che pubblica i ritratti dei morti gloriosi, o dei decorati, son volti quasi infantili che ci passano sotto gli occhi, volti di studenti, freschi, sereni, senza traccia di corruccio o di logorìo sulla fronte chiara ed aperta. Son codesti ragazzi che hanno arrestato gli austriaci nel Trentino, che hanno scalato le cime, varcato il confine, insanguinato il Carso, conquistato Gorizia; e, con essi, furono uomini al disotto dei trentacinque anni, in quell'età media verso la quale di solito comincia un po' a cessare la sfiducia della gente autorevole, ma non è ancora nata la fiducia.

La guerra promuove di grado tutta la gioventù. L'avvento della gioventù al primo posto sarà uno dei più nobili risultati di questa grandiosa tragedia. Dal maggio del 1915 a questo maggio pieno di attesa e di fede, son passati due anni giovanili; ciò che fu compiuto, non poteva esserlo che da generazioni intatte, capaci di ogni meravi-

gliosa improvvisazione. Si direbbe che ci sia un senso profondo nel fatto che la guerra è cominciata in primavera. Da quel giorno i ragazzi crebbero ad uomini. Coloro che un mese fa hanno preso il fucile, sudavano in quel memorabile millenovecento e quindici sui latinetti; avevano ancora negli occhi il riso della recente puerizia. Oggi hanno diciotto anni e sono soldati. Che erano i diciotto anni prima della guerra? L'età leggera e gaia, della facile impertinenza, dei primi giochi un po' pericolosi, delle prime disobbedienze. Ora è l'età nella quale si è pronti a morire per la patria; è l'età in cui si abbandonano senza rimpianto i dolci piaceri, i brillanti egoismi, e si indossa la divisa, e si accetta una responsabilità tremenda, e si ascende alla concezione elevata del dovere.

Benedetti i ragazzi! Quello che ci hanno dato e ci daranno, sarà lo splendore della nostra storia! Verrà il giorno in cui, tutti quelli che furono lontani dal conflitto, e vissero la guerra attraverso i giornali, e il sagrificio della guerra attraverso la carta dello zucchero, comprenderanno i miracoli che furono fatti in questi due anni; e stupiranno commossi. Due anni; ed ecco creata una tradizione militare che da noi non c'era, e che gli altri popoli hanno elaborato in lunghi secoli; due anni, ed ecco un esercito poderoso, organizzato non nella pace, ma in mezzo al logorio, ai soprassalti, alle angoscie della guerra; due anni, ed ecco l'iniqua sfiducia del mondo nelle nostre armi, abbattuta per sempre, e il riconoscimento di tanta nostra virtù nazionale, strappato, si può dire alla baionetta, come i monti irti di cannoni e di ferocia austriaca, che sovrastavano alle nostre posizioni; due anni, e per opera dei nostri soldati, per la forza dell'esempio, tutto il paese, che ormai è fermo nella più incrollabile fede, divenuto capace di affrontare rinuncie, limitazioni, tormenti; ed è quello stesso paese al quale gli stranieri attribuivano fertilità di immaginazione, ma fiacco carattere, e nessuna resistenza nello sforzo, e nessuna compattezza nei dì della sventura; due anni, e in un popolo che industrialmente era quasi schiavo della Germania, son sorte dovunque meravigliose officine di guerra, sì che abbiamo non solo potuto provvedere agli immani bisogni dell'esercito, ma anche giovare agli amici! Gioventù! Gioventù! Certo i vecchi rimasti a casa, sono, per emulazione, per orgoglio dei loro figli combattenti, divenuti giovani anch'essi. Tutta Italia è al lavoro, dalla fronte al mar di Sicilia. Le idee nascono, le iniziative si traducono in realtà; la mente e il braccio cercano, trovano, fanno. Così la guerra invece di indebolirci, ci ha resi più forti; così oggi, alla vigilia di avvenimenti forse definitivi, noi pesiamo nella bilancia della guerra assai più di quando, nuovi, ci siamo gettati in essa, con più coraggio che armi. Questi due anni ci hanno ringiovaniti; d'una giovinezza più austera, più cosciente, più dolorante, ma più attiva. Si son scavate le rughe sulle nostre fronti. Ma quelle rughe non sono il solco della stanchezza, ma il corrugamento della volontà, il segno d'una tensione dello spirito verso una mèta sola, ormai infallibile: vincere!

Verso questa mèta andiamo camminando da due anni. Ci furono giorni nei quali una ombra di tristezza si distese sulle nostre città piene d'opere benefiche, e sulle nostre campagne prive di braccia giovanili. Non fu il dubbio no, ma piuttosto lo sconforto di vedere ancora trionfante e irridente l'ini- quità, il dolore di dover ancora attendere con pazienza il ritorno della giustizia nel mon- do. Ma queste ore grigie passarono solo su di noi. I nostri combattenti non le conobbe- ro. Essi ignorano il turbamento di chi vive lontano dall'azione. Sono semplici, risoluti. sicuri. Non sanno se il giorno che vivono avrà un domani; non sanno, quando vedono sorgere il sole, se lo vedranno tramontare; ma sono certi di una sola grande cosa: che la vittoria verrà. Nelle ore ansiose dell'offensiva austriaca dal Trentino non hanno dubitato. Chi veniva dalla fronte in quei giorni portava ai nostri spiriti incupiti, il riflesso di una serenità austera, ma franca. Mentre il nemico guastava i bei paesi dell'altipiano vicentino, i nostri soldati avevano nell'animo il presagio occulto e ardente di Gorizia. E poco dopo il nemico arretrava e Gorizia, imprendibile, diventava nostra.

Era il maggio anche allora, quando l'invasore — oh ben presto castigato! — ruppe insolente i nostri confini. Era il maggio come quando la guerra fu voluta dal popolo; e ora maggio torna per la terza volta, torna e reca finalmente la promessa della grande messe. Il sole ha sciolto le nevi tardive, il disgelo scopre le strade tracciate tra il fango e la nebbia, innumerevoli e magnifiche per far rifluire considerevoli forze alla fronte per il giorno del nuovo slancio. Viene da occidente il rombo del cannone. L'acciaio tedesco sente il tormento formidabile del maglio inglese e francese; dai mari primaverili viene, per unirsi alla guerra, una nuova bandiera stellata. Nei paesi variopinti dei califfi, la secolare tirannide turca rantola, e Bagdad, la fantastica, non vede più svanire le ombre delicate delle sue favolose sultane davanti al truce ghigno del protettore tedesco. E noi, questo maggio, trova armati come non fummo mai, formidabili di artiglieria e di ogni strumento guerresco. I nostri fanti grigi che hanno sopportato con dura pazienza le asprezze dell'inverno in trincea, sentono che la patria non è più ricca soltanto del loro innumerevole eroismo; ma anche di tutti i congegni giganteschi e tremendi che di quest'eroismo centuplicheranno i risultati. L'ora solenne si approssima. Quando tornerà ancora il maggio, giustizia sarà fatta, e l'umanità sarà intenta non più a distruggere, ma a costruire.

L'Italia sarà libera tutta e i nostri morti potranno dormire consolati.

RENATO SIMONI.

PER IL NUOVO PERIODICO DEL TOURING

UN CONCORSINO PER IL TITOLO

Vorremmo cominciare a luglio o ad agosto — se non vi si opporranno troppe difficoltà in questo periodo di tipografie semichiuse e di cartiere quasi chiuse del tutto — la pubblicazione del nuovo periodico del Touring, di cui parlammo nella *Rivista* di aprile.

Intanto domandiamo ai Consoci un primo contributo: ci diano un bel titolo per il nascituro: apriamo perciò all'uopo tra di essi, un minuscolo ma urgente concorso.

Concorso per modo di dire: senza programma molto preciso, nè giuria (funzionerà la Direzione stessa)... nè premi!

Ecco dunque la cosa: la natura del futuro periodico risulta ben chiara dalla Relazione (pag. 175, *Rivista* di aprile). Esso sarà indirizzato in modo specifico e preminente al «movimento dei forestieri» e subordinatamente al «prodotto italiano»: in sostanza alla messa in valore del Paese dal punto di vista largo, ma proprio, che può averne il Touring. Si tenga presente che *il movimento dei forestieri è*, nel nostro concetto, solo *una forma speciale di turismo generale*.

Si invitano ora qui i Soci ad inviare in *cartolina postale* (alla quale non si darà risposta di ricevuta a meno che sia cartolina doppia) il titolo che suggeriscono. Non aggiungano commenti: il solo titolo, con o senza sottotitoli. Esso deve parlare e raccomandarsi da sè. E si avverte che *la Direzione declina assolutamente di entrare in corrispondenza per questo titolo o di fornire altre spiegazioni a concorrenti*, non per mancanza di cortesia verso chi ci scrivesse, ma per un motivo di forza maggiore: l'assoluta deficienza di personale negli Uffici.

Ai dieci Consoci che invieranno le proposte ritenute migliori, la Direzione del T. assegnerà, non a titolo di premio ma di ringraziamento, una medaglia di bronzo. Se più di dieci fossero ritenuti i meritevoli, verranno fra di essi sorteggiate le dieci medaglie. Una medaglia d'argento, modesta, poichè in questi momenti anche l'argento è diventato più prezioso di un tempo, è riservata a chi fornisce un titolo che possa essere adottato senza modificazioni. I nomi dei cortesi concorrenti distinti saranno indicati nella *Rivista*.

Un'ultima nota: la Direzione si riserva di valersi eventualmente dei titoli presentati con piena libertà, anche modificandoli o fondendoli fra loro. Il concorsino si chiuderà il 15 giugno. E senz'altro ringraziamo tutti i volonterosi che se ne interesseranno.

Le collaborazioni.

Quale sarà la tessitura del nuovo araldo del Touring? Ne darò qui un'idea sommaria, perchè i Consoci misurino l'importantissimo contributo che parecchi competenti fra di essi potranno apportarvi, per simpatia o professionalmente. Così vasto è il programma, che molti si troveranno senz'altro perfettamente collocati per svolgervi temi in determinate specialità di grande interesse generale. Il presente appello si rivolge a tutte le competenze serie, perchè ciascuno voglia segnalarci tosto in quale campo potrà e vorrà, subito o nel seguito, fornire alla propaganda che si sta iniziando lavori che, a seconda dei casi, potranno essere gradita collaborazione gratuita o anche eventualmente retribuita.

***

La guerra porterà modificazioni profonde nel turismo nazionale ma ancor più nell'internazionale. La grande corrente tedesca di forestieri ci mancherà per lungo tempo. Occorre quindi stimolare altre correnti e, per ottenere ciò, farci conoscere all'estero assai più e in ben diversi modi di quanto finora si sia fatto. Ma un movimento progrediente non si verificherebbe in modo duraturo senza agire altresì efficacemente all'interno, per migliorare *di molto* le condizioni in cui può svolgersi il movimento dei forestieri. Vi è dunque tutto un estesissimo insieme di studi, di proposte, di riforme da svolgere. Si dovranno toccare argomenti i più disparati, congiunti tutti dal filo turistico. Mai si sarà vista, come da questo periodico, l'ampiezza degli interessi turistici e l'unità della loro influenza pel bene nazionale. Lo specchio loro sarà una Rivista che conterrà trattazioni brillanti o severe, in cui vengono chiamati a collaborare tutti coloro che per situazione e studi hanno elementi utili da esporre.

***

Faccio un esempio: Nella *Rivista* di agosto del 1916, pubblicai un articolo «Gli insegnamenti di un viaggio» in cui riassumevo la triste situazione alberghiera di parte della Sicilia e concludevo: bisogna trovare un rimedio se si vuole aprire l'isola ai viaggiatori. Nel successivo numero un altro gli faceva seguito intitolato «La lega dei malcontenti». In esso scherzosamente affermavo che un contributo potevano darlo gli stessi viaggiatori protestando negli alberghi mal tenuti e unendo in pari tempo alle proteste insegnamenti e suggerimenti pratici per il miglioramento. Furono articoli assai notati, che destarono una lunga eco in altri giornali. Notevoli pubblicazioni ne derivarono, talune di eccitamento, tal altre di studio: uno assai interessante nella *Rassegna Nazionale* di un noto e stimato albergatore; un altro recentissimo del senatore Maggiorino Ferraris, nella *Nuova Antologia*, del quale certamente ci occuperemo quanto pri-

ma nella *Rivista*, poichè contiene una proposta di massimo interesse: che lo Stato stesso, pel tramite delle Ferrovie doti di modesti ma buoni alberghi certi piccoli centri. Ecco quattro articoli che avrebbero potuto trovare la loro sede naturale nel nuovo periodico. Sarebbero stati letti con grandissimo diletto, pur trattando un problema utile ma, in apparenza arido. (Si ricordi che qualunque problema realmente utile non è mai arido, se lo si discute acconciamente).

***

La nuova Rivista ha di proprio dominio una serie infinita di argomenti vivi, di cui ciascuno ha una ripercussione diretta negli interessi generali. Nessun paese è più del nostro adatto a soddisfare lo straniero per bizzarri e nuovi che siano i suoi gusti: nessuno raccoglie ad un tempo tante bellezze d'arte e di natura, e pochi hanno come l'Italia un clima che, sapientemente sfruttato, potrebbe trattenere il forestiero tutto l'anno senz'obbligarlo a troppo lunghi e costosi viaggi. Basterebbe di offrirgli convenienti soggiorni successivi nel Meridionale e su certe riviere durante l'inverno, sulle alte nostre catene montuose nell'estate ed in ogni altro luogo nelle stagioni intermedie.

Ma noi abbiamo sempre mostrata ben scarsa abilità nel presentare la nostra vantaggiosa situazione. Su questo punto quante cose da dire, quante constatazioni poco soddisfacenti da fare, se vogliamo essere sinceri! Quanti cambiamenti di fronte da effettuare se, infine, vogliamo che si faccia una buona volta ciò che può esserci saldamente utile, seguendo una politica verso il forestiero che non sia, come quella fin qui praticata, meschina e spesso persino stupida.

Una sana politica, anzi, peggio, una politica qualsiasi nelle direttive del movimento dei forestieri manca in Italia persino nella coscienza pubblica. Che se si discende a quella di chi direttamente ne vive, bene spesso si constata una deficienza profonda di criteri generali. Prevale quasi sempre quello del solo interesse immediato. Talora è la trascuranza più completa degli elementi che potrebbero servire di valida leva allo sviluppo dell'industria del forestiero: il più spesso è lo sfruttamento a oltranza senza alcuna preoccupazione del domani. La scarsa istruzione, la mancanza di competenza generica, il nessun amore allo studio delle grandi linee di una manifestazione poderosa qual'è il turismo, destinata a crescere sempre, formano mentalità ristrette, incapaci di vedute sintetiche che informino ogni manifestazione pratica.

Per chi scrive qui «sfruttamento» è cosa ben diversa che «alti prezzi». Prezzi anche altissimi sono giustamente connessi alla corresponsione di servizi proporzionati ed in tal caso sono accettati con soddisfazione, s'intende quando si rivolgono ad una data clientela. «Sfruttamento» invece nel senso non simpatico è l'alto prezzo, quando questo non è in relazione col concambio. oppure è applicato a casaccio, secondo il tipo di viaggiatore o il momento.

Vi è sulle complesse questioni che s'imperniano intorno a questi apprezzamenti una serie di studi, da formulare in brevi e brillanti articoli, di proposte di indole generale o particolare del maggior valore pratico, che potranno trovar posto nel nostro periodico. Per esempio: confronti fra regione e regione, fra spiaggia e spiaggia, fra città termale e città termale, fra città e città; esempi nostrali ed esteri di organizzazioni sapienti o di disorganizzazioni inconsulte e delle loro opposte ripercussioni. Statistiche eloquenti possono esser messe a corollario di direttive divergenti e insegnare....

Questa guerra che sconvolge e distrugge tante cose, deve pur rinnovellarne altre pel bene futuro. Cambierà molti uomini, deve pur cambiare molte abitudini. Il cannone avrà svegliato molte intelligenze. Profittiamo dell'aurora della patria nella nuova giornata, per riprendere il lavoro con intendimenti affinati dai bisogni vecchi e nuovi.

***

Un lavoro interessante sarà la ricerca delle denigrazioni interessate patenti e buttate in faccia con disprezzo al nostro Paese, o abilmente coperte ma non meno maligne, con cui si cerca sviare dall'Italia il forestiero. Ma sarebbe questa una rubrica narcotica e più che sterile dannosa, se non si avesse il coraggio di contrapporvi anche la totale realtà delle cose: insieme al giusto buono anche il vero cattivo, cercando i rimedi che bisogna apportarvi. Un periodico come il nostro forse avrà di frequente occasione di denunciare per correggere: sarà denuncia amichevole, pertanto in molti casi proficua, ma occorrerà un pò di abnegazione e buona disposizione d'animo in chi dovrà ascoltarci: lo diciamo a chi tien male gli alberghi, a chi regola male le ferrovie, a chi cura male la navigazione, alla burocrazia che inceppa dove potrebbe lasciare andare, ai creatori di leggi inutili o mal fatte o mal applicate. Dove non potrà trovarsi motivo di giusta critica per migliorare? Accanto ad ogni esempio imitabile e lodevole dovremo pur segnalare quanto merita riforma: dobbiamo favorire l'evoluzione in ogni campo, con tutte le forze, colla costanza indomita che viene dalla fede.

***

Il problema ferroviario darà ampio campo di lavoro pieno di vivezza. Qual messe di notizie potrà venire da coloro che ne conoscono a fondo il lato economico e quello tecnico ed i particolari adattamenti al movimento turistico! In rapporto al movimento dei forestieri potremo presentare studi e proposte sui comodi di viaggio, sulle dogane, sui biglietti, sulle tariffe, sugli abbonamenti di diversissimo tipo in uso nei diversi Stati.

Un dettaglio nel grande problema, in guisa d'esempio: i ristoranti delle stazioni. Da noi sono in stridente contrasto

con quanto occorrerebbe. Vi sono degli scandali che da diecine di anni gridano vendetta. Non è forse un senso di schifo che ci muove in gran parte dei *buffets* delle stazioni secondarie? Non abbiamo tutti rinunciato da tempo immemorabile a prendere il caffè e latte mattutino in un *buffet* a non grande distanza da Roma, per la sconcezza del servizio? Perchè deve continuare questo stato di cose indecoroso? Forse che non vi è la possibilità economica per i buffetisti? No, non è questo, basta guardare alle grandi città: alcune hanno *buffets* appena tollerabili, altri li hanno ottimamente serviti benchè taglieggiati da affitti spettacolosi. Basta indicare a titolo di lode Milano e Torino. La Direzione del T. ha tentato di intavolare con quella delle Ferrovie una discussione su questo argomento, ma non riuscì a portarla su un terreno pratico. Eppure vi si deve giungere, e ve lo faremo giungere nel periodico aperto a tutti i buoni suggerimenti.

Un altro punto di dettaglio: ricordo di aver letto in un periodico francese uno studio di curiose ed interessantissime notizie sulle trasformazioni subite nell'ultimo ventennio in Europa e in America dalla locomotiva ferroviaria per renderla più atta a speciali usi, tra cui il trasporto dei viaggiatori; la fantastica successione di tipi di più in più grandi, di più in più rapidi e pesanti senza riguardo a costo, pur di raggiungere velocità e sicurezza, fino a cambiare radicalmente gli armamenti stradali per sopportare assi più pesanti, fino a modificare le curve per poter correre di più. Anche gli apparecchi di sicurezza, i sistemi di blocco, i freni, l'illuminazione, il riscaldamento saranno fonte di confronti istruttivi....

***

Le organizzazioni industriali professionali e di mestiere, potranno fornire pure una serie di articoli assai interessanti. L'America del Nord sotto questo aspetto insegna cose strabilianti, ma anche l'Europa è piena di insegnamenti per noi italiani che ci troviamo purtroppo piccini piccini ed in una stasi dalla quale dobbiamo scuoterci sotto pena di danni enormi. Il capovolgimento dei rapporti internazionali può procurarci nel dopo guerra delusioni gravissime, poichè le vecchie correnti stanno per essere modificate e gli sforzi per incanalarle altrimenti si vanno da tempo abilmente e fortemente esplicando, soprattutto in Francia. Dare notizia nel nostro periodico con esemplificazioni pratiche da chi conosce bene queste organizzazioni nei diversi paesi con statistiche, ecc. sarà cosa oltremodo stimolante.

***

Come si mette in valore un luogo? Ecco un argomento multiplo, caleidoscopico, che si presta a trattazioni geniali, brevi o estese, variatissime, utili. Abbiamo dovizia come nessun'altri di acque termali e medicamentose, e purtroppo, tranne eccezioni, le lasciamo in un abbandono deplorevole. Soltanto qualche grande stazione comincia ora ad organizzarsi. Ma sono possibili confronti con Vichy o Carlsbad?

Abbiamo valori climatici come le stazioni balneari marine, quelle estive di montagna, quelle invernali di montagna e di riviera. Due sole grandi spiagge, il Lido e Viareggio possono sostenere *alcuni* confronti mentre altre frequentate da migliaia di bagnanti rimangono allo stato primitivo.

Ma che dire delle stazioni di montagna? Speriamo che proposte ed eccitamenti conducano a miglior avvenire. Noi pensiamo con malinconia che 15 anni fa la Svizzera aveva ben poco movimento turistico invernale, eppure all'aprirsi della guerra gli annuari alberghieri svizzeri registravano un movimento imponentissimo e progrediente. In pari tempo la nessuna iniziativa dei nostri albergatori di montagna, l'indifferenza loro ad ogni eccitamento, ha fatto sì che da noi questo movimento è perfettamente nullo. Quasi a niente valsero le organizzazioni di propaganda di turismo invernale del Touring, tranne a provare la refrattarietà completa dei nostri albergatori. Bisogna pure che essi cambino andamento. Essi devono comprendere che ogni stagione lasciata passare così a farci soverchiare dall'estero, oltre che torna a loro disdoro accumula i loro danni. Poichè è avvenuto questo fatto: si è sviluppata l'abitudine del soggiorno alpino estivo e invernale, ma gli italiani per i più cari nostri prezzi e per l'insieme meno soddisfacente, hanno preso sempre più la strada della Svizzera. Perchè? Eh! Molti dei perchè li sappiamo tutti e bisogna pur ripeterli; altri poi si sanno meno e costituiscono dei reali ostacoli allo sviluppo italiano di questo turismo. Occorre metterli in luce e, dove possibile, rimuoverli ricorrendo all'aiuto di chi può e deve, cioè in molti casi anche a quello del Parlamento cui non mancheranno i richiami per creare al turismo, nell'interesse nazionale, una situazione di maggior favore dell'attuale.

***

Così abbiamo quì incidentalmente parlato dell'industria alberghiera. È un cardine del turismo, degno di amorevoli studi, di franchi richiami, di efficaci proposte, onde l'aiuto massimo le sia dato perchè possa svilupparsi e perchè lo debba quando lo possa. Anche qui il lenocinio non può essere il rimedio di situazioni da cui una parte di quest'industria non vuole uscire.

Si potrebbe altrimenti spiegare che con una colposa e voluta inerzia questo fatto che tutti conoscono: gli albergatori delle piccole città della Venezia, da due anni hanno le case ricolme, e i prezzi largamente rimuneratori; eppure non uno ha cambiata una tappezzeria, aggiustato un pavimento, verniciata una porta, lavato un luogo sporco, migliorato un servizio? So bene che scrivendo così mi attiro strali per diritto e per traverso. Ma un periodico come il nostro se chiamerà pane il pane, diventerà un organo

veramente e utilmente influente, mentre diventerebbe accademico e inutile se volesse sottacere ciò che merita biasimo e protesta.

Il nostro nuovo periodico deve così diventare un vincolo ideale fra tutte le aspirazioni e gli interessi che si agitano intorno al vastissimo problema del turismo in generale e del movimento dei forestieri in particolare. Sarà una palestra di narrazioni dello stato di fatto, di serie proposte, di studi, dalle cui pagine agili, meditate, franche devono sgorgare consigli pratici, aiuti morali, sbocciare iniziative fors'anche di azioni dirette. Quando essa sarà diventata — e lo diventerà senza dubbio in breve — il principale organo italiano di questi argomenti, le si riconoscerà un valore nazionale di propulsione che sarà fecondo in più maniere.

Oggi il turismo non è più privilegio delle classi facoltose: anche le medie e le più modeste possono godersi un turismo proprio. La quantità di questi turisti può compensare la modestia del loro tributo individuale. Occorre dunque incoraggiare il turismo nazionale e quello straniero ponendo a loro disposizione quanto occorre. Moltissimi, quasi tutti, viaggiano ancora senza sapere quel che godrebbero intellettualmente se meglio conoscessero ciò che vanno a vedere. Ed ecco qui come campo di collaborazione al nostro periodico tutto quanto si riferisce non tanto alla descrizione diretta, che spetta alla *Rivista del T.*, alla Guida del T. e alle sue Carte, quanto alla bibliografia.

Vi sono all'estero buone guide e buoni libri di carattere turistico, a buon mercato. Bisogna esaminarli partitamente in articoletti speciali, analizzarne gli scopi e la forma, vedere se ne esistono di paralleli fra noi e indicarli o suggerirli trovando l'applicazione o l'imitazione che può esserne possibile in Italia. Da cosa nasce cosa. Vi sono, per fortuna, nostri editori coraggiosi, giovani o già saldamente impiantati che potranno lasciarsi tentare da pubblicazioni nuove, similari delle estere cui dànno garanzia di buon risultato sicuri studi comparativi.

***

Il viaggiare a buon mercato affaccia l'uso più largo in ferrovia della terza classe. già nel paese nostro si è notevolmente trasformato il materiale ferroviario. Su certe linee, per esempio sulle elettriche varesine, si è soppressa la seconda e si hanno solo la prima e la terza classe. Ma non si è purtroppo ancora trasformato il viaggiatore. Qualche volta anche in prima, sempre in terza classe, lo sputacchiamento fa orrore, la mancanza di pulizia e di educazione, specialmente in certi treni serali, è un grave inconveniente per tutti, ma il turista straniero vi ha una ripugnanza particolare. Tutti sanno che le stazioni ferroviarie svizzere di smistamento di grossi gruppi di emigranti italiani si distinguono subito dagli asfalti cosparsi di sputi. Un personaggio francese che accompagnai una volta in stazione, reduce da un rapido e suo primo giro in Italia, interrogato da me qual fosse la cosa che più aveva notato, esitò un momento, poi me lo disse sorridendo e con una smorfia in un orecchio: *le crachat!* Bisogna studiare questo fenomeno alla radice e sforzarsi di opporvi dei ripari. Cosa si è fatto altrove? Come possono intervenire misure educatrici, profilattiche o coercitive e quali?

E qui si affaccia tutta la vastissima rete dei provvedimenti di indole civile ed igienica, che possono interessare il movimento dei forestieri. Dagli acquedotti agli impianti di ogni ordine per garantire l'incolumità della salute, dalle bonifiche idrauliche alla profilassi antimalarica, dalla diffusione delle colture agricole intensive a quella di macchine colturali e di perfezionamenti che giovino alla salute, c'è tutto un insieme grandioso di fatti che hanno diretti rapporti col movimento dei forestieri

***

Io potrei continuare assai a lungo in questa enumerazione di argomenti che il futuro periodico del T. potrà trattare, ma mi accorgo che è tempo di troncare. I collaboratori possibili sono avvertiti e vedranno da sè stessi cento altri punti l'uno più vivo dell'altro in cui offrire alla Direzione del T., che ne sarà grata, la competente loro penna. Abbiamo noi detto qui più che una parola della questione alberghiera, e una sola delle strade ordinarie, delle comunicazioni su queste, dell'automobilismo e dell'aviazione, della navigazione turistica e di semplice diporto, di usi e costumi, di feste, di ritrovi, della difesa del paesaggio e dei monumenti, dello speciale aspetto del turismo nelle provincie redente e via via?

Lasciamo tempo al tempo. L'organo nuovo di tanti, così svariati e così simpatici interessi morali e materiali del paese ha davanti a sè un superbo programma da svolgere. Auguro che coll'aiuto intelligente di molti, col concorso sostanziale di competenti in ogni materia, esso possa presto diventare rispettabile, ricercato, gradito, efficace.

L. V. BERTARELLI.

Intanto la Direzione ha stabilito: il periodico sarà per ora di almeno 64 pagine mensili; esso è riservato ai Soci; non si fanno abbonamenti ai non Soci; esso comincierà a pubblicarsi possibilmente col luglio e sarà unito (naturalmente pei soli associati) alla *Rivista del Touring*. Gli abbonamenti finiscono tutti coll'anno solare (in dicembre) e sono di L. 6 annue; ma ripartiti in mensili di 50 centesimi, perciò cominciano in qualunque mese dell'anno, in proporzione dei mesi ancor correnti fino alla fine. Perciò per gli abbonamenti fatti, ad esempio, a partire da luglio compreso, bisogna versare l'importo di sei mesi (L. 3,05). Uno che si abbonasse dall'agosto pagherà 5 mesi (L. 2,55). E nell'anno prossimo uno che si abbonasse in febbraio pagherà 11 mesi, (L. 4,55). Non si ricevono abbonamenti che a scadenza di fine d'anno. L'abbonamento decorre dal mese seguente a quello in cui è fatto perchè si possa avere tempo di regolare il quantitativo di copie da stampare. La Direzione, date le attuali difficoltà, si riserva di uscire col primo numero anche più tardi di luglio. In tal caso i mesi di ritardo saranno compensati agli abbonati con altrettanti nel nuovo anno.

Raratonga, Isole di Cook, aprile 1914.

La brezza ci porta a larghe ondate il profumo dei fiori sbocciati e l'aria è piena di dolcezza. Navighiamo su l'azzurro dell'onda limpida come cristallo.

Lunghi flutti si sollevano dolcemente, ci cullano e vanno a frangersi con un brontolìo ritmico, continuo e monotono, su la scogliera di corallo che cinge l'isola d'una arruffata cintura.

Una nube si è disciolta ed ha versata la sua fresca acqua sulla vegetazione lussureggiante, impregnando il suolo rigoglioso di madore diffuso. Ma il sole riapparso, trionfante, ha bevuto a goccia a goccia la rugiada feconda, il cui languido umidore ha resa l'atmosfera greve d'aromi inebbrianti.

La natura è stata prodiga verso queste terre perdute nell'Oceano, profondendovi dovizia di fiori e di frutti; ma all'opera maravigliosa della natura nulla ha aggiunto la mano dell'uomo. L'indigeno, senza darsi la benchè minima pena, gaio e noncurante, contento della sua sorte, si lascia vivere sotto il cielo sempre clemente.

Tahiti, Papeete, maggio 1914.

Il giorno declina nel vasto incendio che infiamma tutto l'Occidente. L'ombra è calata sulla terra come un sudario misericordioso steso su chi ha finito di soffrire e sul mare calmo è scesa la notte serena, immensa. Una notte d'Oriente, torpida e tiepida, che dal cielo stellato diffonde in noi una grande calma, quasi un pensiero affettuoso e pietoso dall'alto scendesse a poco a poco alle nostre anime perdonate. Vi è un momento in cui sembra che le grandi vele portino via, lontano, la luce morente e, simili a bianchi fantasmi silenziosi, la racchiudano dentro una coltre funebre.

.... IL PAESAGGIO È GRANDIOSO.

... INDOLENTI, DRAPPEGGIATE IN STOFFE DAI COLORI CHIARI E VIVACI, CORONATE DI FIORI.

D'un tratto, la luce incanta col suo candore diffuso la baia tranquilla e l'avvolge nel mistero profondo che esala l'anima ignorata delle cose.

Papeete, maggio 1914.

Nell'aria del mattino, trilla giocondo il fresco riso delle tahitiane, belle creature dalla tinta olivastra, voluttuose e indolenti, drappeggiate in stoffe dai colori chiari e vivaci, il capo coronato di fiori. Tutto è in esse rilassato: i vestiti e i costumi.

A Papeete, le donne, assai più numerose che gli uomini, trovano facile consolazione alla lamentata deficienza maschile, con quelli di passaggio. A chi le vede esse dànno l'impressione di belli animali allevati per il piacere, e, di luogo di voluttà, questa isola ha tutti i sentori. L'atmosfera è impregnata d'amore; l'aria calda ne getta in faccia l'alito ardente.

Nell'isola che, del resto, è quasi interamente spopolata, la mano d'opera manca totalmente: gli uomini sono pigri come le donne. Il vizio e le malattie hanno sterminato gli abitanti, dei quali oggi non se ne contano più di ottomila, mentre Cook, nella sua relazione, scriveva che al suo arrivo (1769), più di ottomila uomini l'attendevano sulle loro piroghe dentro la baia di Papeete, e, prima di lui, il viaggiatore francese Bougainville raccontava che la popolazione era così numerosa che la proprietà di un solo albero del pane era divisa fra tre famiglie.

Quale destino misterioso è mai quello delle popolazioni polinesiache che vivono laggiù nella immobilità e nella contemplazione, estinguendosi gradatamente al contatto delle razze civili e che un non lontano avvenire troverà probabilmente scomparse!

Il clima è sano, non esiste la febbre malarica; gli indigeni, del resto, non ascoltano alcun consiglio di igiene e non vogliono saperne dei nostri medici e delle nostre medicine.

La costa è il solo punto abitato dell'isola. La temperatura, che non è mai eccessiva, è però così costante (fra i 30 e i 36°) che la sua continuità ha un effetto deprimente su gli europei che soggiornano a Tahiti.

L'aria fresca dei monti che sovrastano al piccolo lembo di terreno pianeggiante che bordeggia l'isola, sarebbe molto adatta a rinvigorire la fibra di gente malferma in salute, ma nulla ancora si è fatto per rendere possibile e facile un luogo di cura nella montagna.

Gl'indigeni sono di carattere buono e tranquillo; dotati d'una voce dolce e melodiosa, cantano con molto gusto e i loro cori sono ritmati con rara e sorprendente armonia. I tahitiani ignorano il furto, e tutti vivono colle porte e colle finestre delle loro case sempre aperte.

Nella maggioranza protestanti o cattolici, essi sono indegnamente sfruttati dai missionari che loro spremono denaro eccitando

BARCA ERRANTE.

. . . GLI UOMINI SONO ANCH' ESSI PIGRI COME LE DONNE.

lavorano; restano immobili in cospetto del mare, guardando lontano senza nulla vedere e senza far nulla. E del resto non hanno bisogno di lavorare perchè sono ricchi, molto ricchi. Il cocchiere del Governatore ha uno stipendio di quindicimila lire all'anno. Per una grazia speciale egli si degna di condurre in carrozza S. E.

La terra è di proprietà dell'indigeno ed il più forte reddito vien dato dalla vaniglia la cui coltura non reca loro il minimo disturbo. Si taglia una estremità della liana che si pianta senza bisogno di dissodare la terra e la vaniglia cresce. Quando il frutto è maturo, il tahitiano non si cura nemmeno di coglierlo. Chiama un chinese che ne stima il valore — vario tra le sessanta e le ottanta mila lire per tonnellata — ed il cinese stesso fa il raccolto e provvede alla manipolazione della bacca. La vaniglia indigena si vende a 6 lire e 50 al kg., la vaniglia messicana 3 lire e 50 verde; ma

e solleticando il loro punto debole, l'orgoglio, e fomentando l'emulazione della vanità. È anche la presunzione che li spinge al lusso. Posseggono delle case piene di mobili, letti, armadi, articoli americani, ecc.; ma tutto ciò non serve loro che di parata. Essi non dormono nei letti, non vivono nel resto della casa, ma solo nella cucina, dove dormono per terra, sopra uno strato di felci che conservano il profumo degli aromi della montagna. Mangiano un po' di carne conservata e molti frutti, soprattutto le banane selvatiche. Non sanno che cosa sia il far bollire l'acqua e cuociono le vivande senza condimenti, posandole su pietre riscaldate dentro buchi scavati nella terra e ricoperti di foglie.

Cristiani o no, i tahitiani hanno una sola donna e assai spesso non sono sposati. Quasi tutte le sette cristiane sono rappresentate a Tahiti, che è divenuto anche il luogo di rifugio degli Adamiti, il cui fondatore e gran sacerdote è un certo Dowling, americano, uomo colto e ben educato, graduato del «Californian College».

Bisogna riconoscere che al contatto dell'europeo coll'indigeno, l'europeo non prevale.

Qui la vita è carissima, le paghe sono estremamente elevate; non si può avere un operaio a meno di quindici lire al giorno ed è una vera fortuna trovarlo, perchè nessuno vuol saperne di lavorare. Tutto è a prezzo d'affezione: una dozzina d'uova, quando si trova, costa sei lire. Vi è pesce in abbondanza, ma si pesca raramente. I tahitiani non

VEGETAZIONE A RARATONGA.

LA MONTAGNA DEL "DIADEMA".

questa, per potersi conservare, dev'essere fatta seccare e bollire, mentre la bacca tahitiana, di qualità e di gusto infinitamente superiori, non ha bisogno di nessuna preparazione.

I cinesi si sono impadroniti di tutto il commercio dell'isola; i tre quarti dei magazzini sono nelle loro mani, ma quando hanno raggranellato un capitale di dieci mila lire all'incirca, i cinesi fanno su le loro robe e tornano in patria. I commercianti francesi, che sono pur venuti, non hanno trovato il sito conveniente e se ne sono andati via subito. Del resto, se il cinese è attaccato al guadagno, è però anche un elemento che si lascia facilmente guidare. Qui, sono sotto l'autorità diretta di un padrone che si chiama «Chef de Congrégation», e che serve da intermediario presso il Governo. Sono molto caritatevoli fra di loro ed hanno perfino istituito un ospizio per ricoverare i vecchi cinesi.

⁂

L'aspetto del paese è grandioso. Lontano, nel centro dell'isola, nell'immane silenzio che lo circonda, s'alza il «Diadema», la montagna aspra di rocce, che erge il suo profilo inviolato su l'alba di cristallo. Le nubi fanno alla vergine inaccessibile una molle cintura che si forma e si scompone incessantemente. Là, sotto le cupe pareti che strapiombano e ai picchi aguzzi che si drizzano nel cielo, ci si sente come ai piedi di fantastiche cattedrali le cui cuspidi lacerano le brume. Le nuvole erranti che gli alisei sospingono sopra l'immenso mare, arrestate bruscamente nella loro corsa, vengono ad ammucchiarsi contro i pendii di basalto per sciogliersi e cadere in pioggia benefica.

Nel mezzo della baia luminosa sorge una piccola isola tutta ammantata di verde che

SPIAGGIA PRESSO PAPEETE.

la leggenda vuole sia stata posta colà dagli dèi per servire d'abitazione alle divinità del mare. In fondo all'orizzonte, l'isola di Moorèa drizza verso il cielo i suoi picchi neri e frastagliati, simili a fantasmi disperati e convulsi.

Il quieto recesso non è turbato che dal muggire delle enormi ondate che si inseguono, si accavallano e si gettano contro le scogliere di corallo per ricadere frantumate, tutta schiuma, con un rombo sordo che è il profondo e possente sospiro dell'Oceano.

I bordi dell'isola sono frastagliati di insenature innumerevoli, qua e là strapiombanti, di scogli di basalto che il mare va rodendo a poco a poco. Più frequenti sono le spiagge foggiate a ferro di cavallo, dove, sulla sabbia fine e nera, il mare deposita mazzolini di corallo bianco strappati alla scogliera che fa cintura all'isola, e dappertutto le spiagge sono ombreggiate da folta verdura, d'alberi e di palmizi di cocco. Non esiste fauna nell'isola nè vi esistono uccelli, se si eccettua il «minah» introdotto da poco tempo per distruggere le vespe che erano divenute intollerabili.

Dalla terraferma, su l'ali della brezza, giunge fino a noi l'armonia lontana d'una voce leggera e dolce, così tenue che par sempre svanire, ma per rinascere ancora, e che erra nello spazio, timida come una confessione, triste come un sospiro; poi sono canti gutturali, note inarticolate simili al grido delle procellarie che corrono come un brivido sull'immensità del mare unito. Poi è il rumore speciale del vento che passa nel bosco di cocco, suono metallico di foglie fruscianti. A poco a poco i murmuri lontani si spengono; il giorno è finito.

Le prime stelle appaiono nel cielo che versa una pace sovrana sull'isola addormentata. Lontano, sull'acque, si riflettono le luci delle barche erranti, come pensieri solitari, vagabondi ed angosciati. Poi l'ombra invade tutto col suo eterno mistero; è l'ora cupa ma breve, d'un subito seguita dall'ora in cui gli occhi grigi e freddi dell'alba fanno impallidire le lampade al capezzale dei moribondi. E viene l'ora del risveglio in cui il mare palpita nel candore delle voluttà disciolte per cullare i dolori passati e mormorare il segreto dei ricominciamenti eterni.

GIOVINETTE TAHITIANE.

Papeete, maggio 1914.

Come una promessa radiosa, il sole si leva sopra Papeete e il sorriso del cielo illumina l'atmosfera diafana col suo splendore raggiante. Il roseo mattino riappare, e su lo specchio incomparabilmente azzurro, si disegna l'anello delle scogliere; Papeete, l'isola lussuriosa, risorge dalle tenebre all'alba nuova, come affascinante sirena dall'azzurro dell'onde.

Si salpa l'àncora, l'elica turbinando lancia la sua scia contro l'isola della voluttà e la nave avanza volgendo la prora verso il sole.

Dobbiamo a S. A. R. la Duchessa d'Aosta la speciale concessione di pubblicare questo articolo. È un brano del volume «Vers le soleil qui se lève» recentemente edito in magnifica veste coi tipi dell'editore Francesco Viassone, di Ivrea, e che si vende a totale beneficio dei nostri feriti in guerra.

CARRI DI GUERRA

La guerra moderna, la meno mobile, la meno manovrata di quante si siano mai combattute, richiede, per bizzarro contrasto, i più rapidi mezzi di trasporto finora inventati. Napoleone viaggiava l'Europa in berlina. È raro che oggi un comandante d'armata si serva del treno per recarsi da un punto all'altro del fronte. In zona di guerra si viaggia in automobile. Nessuno espresso potrebbe condurvi in meno di tre ore da Udine a Vicenza. Una vettura da grande turismo, in tre ore e mezzo vi porta da Verona a Udine, volando sulle classiche strade del Veneto e del Friuli. Benchè la velocità della corsa sia moderata — anche in zona di guerra — da speciali ordinanze, in pratica, i motori che rapiscono via, sui magnifici rettifili, generali e ufficiali, frullano vertiginosamente. Le linee stradali che raccordano il fronte di 600 chilometri e lo tagliano in più direzioni sono lunghissime; e in guerra si ha sempre fretta.

***

Questa è la guerra dei cannoni e dei motori.

Di tante altre cose, ma in particolare di queste due. Ecco perchè è così pesante, così schiacciante, così spaventosamente meccanica. Ecco perchè è una lotta di produzione industriale. Ecco perchè l'ha scatenata, e, per così dire, forgiata nelle sue forme essenziali la Germania: e perchè la Germania ha creduto di vincerla.

È la lotta del ferro, dell'acciaio e del carbone. Essa assorbe il sangue dei popoli e intacca le millenarie riserve del sottosuolo. I più grandi bacini petroliferi del mondo l'alimentano.

L'Europa oggi produce e consuma in proporzioni che, avanti la guerra, sarebbero sembrate fantastiche.

***

L'automobile, nelle sue varie forme, è un indice di una tale mostruosa meccanicità.

Esso è un veicolo e un'arma Con questo arnese debbono fare i conti la logistica, la tattica e la strategia. Sui suoi assi grava una parte del pondo enorme della guer-

IL TRASPORTO DI UN 305 CON TRATTRICE PAVESI TOLOTTI.

UNA TRATTRICE SI AVVIA, CON UN 305, PER UNA POSIZIONE DI MONTAGNA.

ra. Le sue funzioni sono entrate nel gran libro della storia militare d'ogni nazione belligerante. Sul suo impiego si scriveranno volumi.

Agli autocarri sono affidati in gran parte i rifornimenti normali: i trasporti di materiali per baraccamenti e lavori fortificatori, i trasporti di pane e di acqua per gli uomini, di munizioni per i cannoni, i trasporti di truppe: trasferimenti di intere unità da un fronte all'altro: di reggimenti e di brigate dalle stazioni di scarico alle località più avanzate. Concentramenti rapidi e senza intoppi, che in poche ore passano dalla carta al terreno attraverso distanze iperboliche. La marcia quotidiana di un fantaccino può raggiungere trentacinque chilometri. La tappa di una colonna di autocarri arriva ai 350, il decuplo. Ecco anche perchè si utilizza poco la cavalleria.

Nella guerra moderna non bastano più quattro gambe per correre.

***

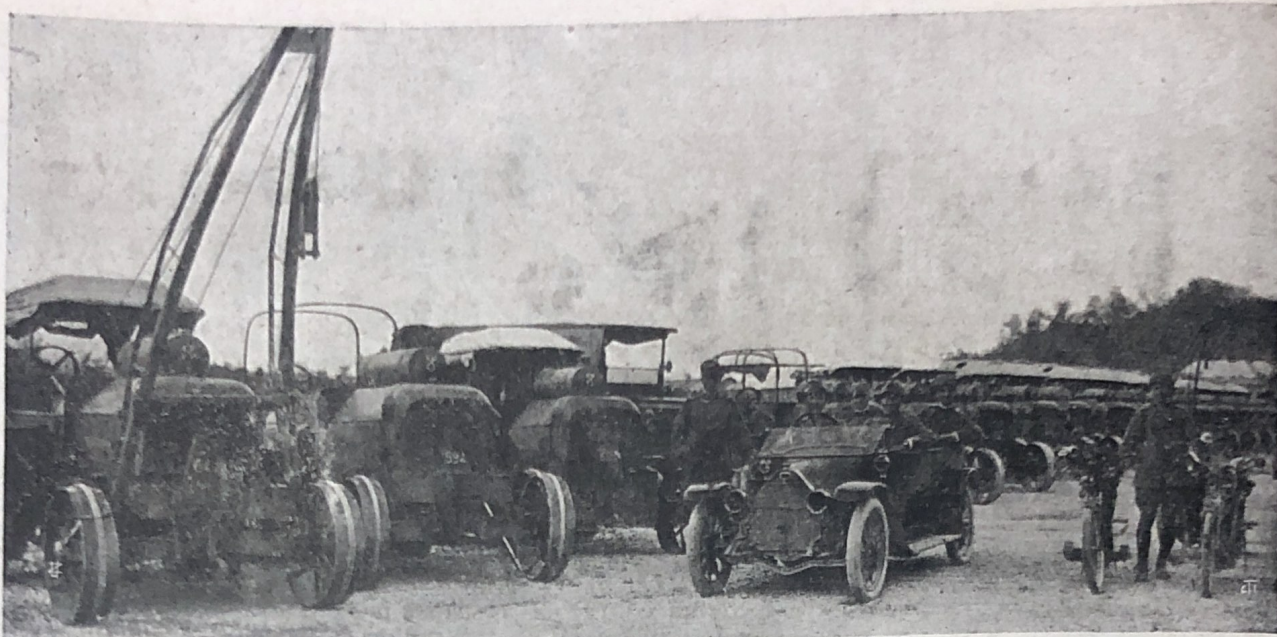
Si parla di un «servizio» automobilistico. Siamo sicuri che col tempo non si userà più questa parola, ma si dirà «arma» automobilistica.

Al principio della guerra questa nostra arma ha rappresentato in parte un compromesso fra certe attitudini sportive del tempo di pace e le nuove esigenze della guerra, non ancora ben chiare. L'automobilismo fu anche una specie di volontariato. Fu l'ultima espressione, diremo l'espressione turistica, del garibaldismo. Prese le forme d'una collaborazione civile alla guerra. E ci fu la volontaria improvvisazione degli uomini non meno che delle macchine. Fu un fenomeno che ebbe il suo *clou* in Francia: nelle ore antecedenti alla battaglia della Marna, furono volontarizzate a Parigi tutte le automobili di piazza, tutti i *taxis*, per portare le truppe all'attacco dell'ala destra tedesca. Quelle povere macchine volontarie ebbero allora la prima e forse l'ultima grande occasione di farsi onore, conducendo alla vittoria i fantaccini di Gallieni. Vere cataste umane di rosso-turchino s'accumularono allora sui cuscini delle vetturette che trasudavano ancora le acredini e i profumi della vita notturna della terza Repubblica, di Hervé e di Caillaux. La Francia è epica nelle improvvisazioni. Presso di noi il volontariato automobilistico di guerra fu in origine meno guerriero e più borghese.

***

L'arma si temprò e si affinò gradualmente. Non poteva accadere diverso in una guerra lunga, seria, assorbente come questa; e in un paese dove l'automobile aveva, fino dal suo apparire, battuto la strada della più grande industria. Venne fuori l'autocarro italiano, uno dei più apprezzati del mondo. Si formò quel corpo degli automobilisti, che oggi ha le proporzioni degli eserciti di una volta.

(*Rep. fot. Comando Supremo*).

TRASPORTO DI UN FERITO.

UN PARCO DI TRATTRICI.

Alcuni mesi addietro un giornale illustrato austriaco pubblicava la fotografia di una nostra colonna di asinelli, destinata a servizi di rifornimento in montagna, con una leggenda sotto che diceva: « L'Italia ridotta alla miseria si serve di questi mezzi di trasporto ». Malafede e illusioni nemiche!

Come se sotto la fotografia di un cannoncino austriaco da trincea, noi scrivessimo: « Ecco a che è ridotta l'artiglieria del nemico! ». Se non che, noi non abbiamo bisogno di ricorrere a questo genere di propaganda grossolano e mendace. E siamo ben lieti di sorprendere sulla faccia dei prigionieri, che passano traverso le nostre linee, dipinto lo stupore e l'ammirazione per la organizzazione della nostra arma automobilistica, che, nei giorni di azione più calda, frammischia il rombo dei motori alle grida di ebbrezza delle fanterie slanciate oltre le prime linee.

***

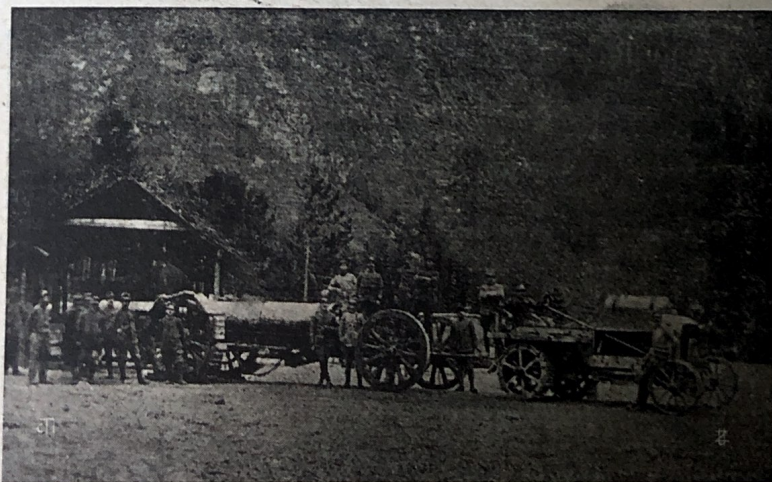
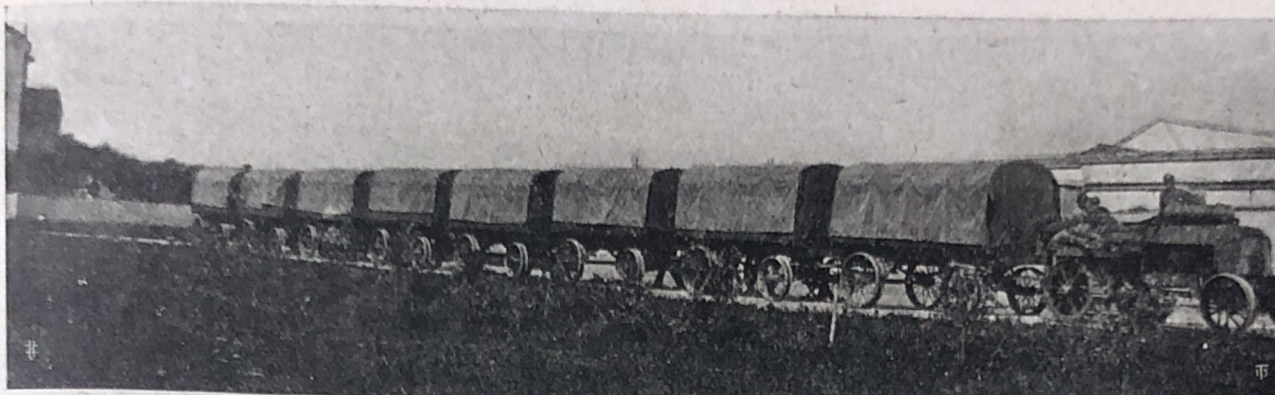
Lo sviluppo dell'arma automobilistica andò di pari passo con quello più generale della guerra. Crebbe l'esercito, crebbero i cannoni, si estesero e perfezionarono tutti i servizi. Crebbero le mitragliatrici e i fucili, crebbero i reticolati e le bombe a mano, le bombarde e gli aeroplani: crebbero anche gli autocarri.

Il nostro fronte si prestava mirabilmente a un tale grandioso sviluppo, per le immense distese delle sue retrovie in pianura, per la non eccessiva potenzialità ferroviaria; per la sempre crescente ramificazione stradale.

In due anni noi abbiamo costruite per migliaia di chilometri di strade, in piano e in montagna. In quest'arte siamo stati maestri, di una grandiosità somma. Diecine di migliaia di nostri soldati sono tornati operai: diecine di migliaia di nostri operai hanno lavorato a fianco dei soldati, allargando e rassodando vecchi piani stradali, stendendo i nastri bianchi delle nuove carreggiate militari a monte dei fiumi, attraverso i passi montani, nel seno delle rocce, sui fondi delle sabbie, in mezzo alle nevi, ai piedi dei ghiacciai. Strade, strade, strade. Così si è venuto formando a poco a poco l'immenso dominio degli autocarri di guerra.

***

L'arma automobilistica è oggi una delle più perfette dell'esercito italiano. Lo sviluppo di tale organismo essenziale è tanto più meraviglioso oggi quanto più modeste furono le sue origini.

In Libia si era fatto un utile, un modesto esperimento. L'automobilismo militare era allora in embrione. Esso avrebbe richiesto, per svilupparsi, una spesa di milioni. Scoppiata la nuova guerra, usufruimmo di

LE TRATTRICI ALL'OPERA.

TRENO STRADALE PAVESI TOLOTTI PER TRASPORTO DI MUNIZIONI.

quei pochi autocarri che avevamo pronti, e ricorremmo alla requisizione. Eravamo allora ben lontani dalla cifra che ci occorreva subito; e gli effetti della improvvisazione erano palesi. Gravissime furono le difficoltà fra le quali dovemmo dibatterci. Quasi 150 tipi di macchine diverse erano in moto, e si consumavano rapidamente. Computando a un massimo di 2000 i pezzi di serie di automobile, si vede a quale cifra iperbolica di pezzi di ricambio avremmo dovuto far fronte, in un tempo in cui ci si veniva chiudendo alcuni dei vecchi mercati e per altri aumentavano le difficoltà dello scambio.

Nell'interno del paese l'industria s'andava specializzando: anche quella dell'automobile tendeva a una unicità di tipo. Il vecchio materiale fu presto fuori uso; e la stessa organizzazione, per dir così, burocratica di questa arma, presentava seri inconvenienti per il suo discentramento iniziale.

***

Il problema fu affrontato direttamente dalla Intendenza Generale.

In origine ogni armata disponeva per conto proprio di parchi, di laboratori, di magazzini di rifornimento. Parve più opportuno all'Intendeza sostituire sè medesima ai vari enti, e procedere a una raccolta e distribuzione del materiale a seconda dei tipi. Fu una lodevole riforma di accentramento. Si andava così verso l'unità di produzione e di organizzazione. Si vedevano le cose dall'alto, si afferravano subito e completamente le varie necessità; si affrontavano i problemi tecnici, amministrativi, logistici, e si risolvevano a fondo. Così, per esempio, invece di costituire una scorta enorme per ogni deposito di grande unità, che avrebbe richiesto dispendio enorme, copia eccessiva di materiale, ecc., fu costituito un magazzino unico al quale attingere secondo i bisogni dei vari enti. Data la dislocazione delle fabbriche, e per utilizzare alcuni organi preesistenti, furono costituiti magazzini specializzati, concentrando in uno le parti di ricambio delle ditte torinesi, in un altro quello delle ditte milanesi, in un altro il materiale per le autotrattrici, e così via. Con questo criterio fu istituito anche un unico stabilimento motociclistico.

La Intendenza Generale, a mezzo la Commissione acquisti e gli Uffici militari presso le grandi ditte, raccoglie direttamente il materiale di ricambio che ripartisce fra i magazzini e distribuisce agli enti richiedenti. Solo per le parti di ricambio si è arrivati a una spesa mensile di oltre due milioni.

***

Le riparazioni delle macchine sono collegate al servizio rifornimenti. Presso ogni autoparco esiste uno o più laboratori per le riparazioni che richiedono minor tempo. Per le lunghe riparazioni sono laboratori più importanti in zone più arretrate. Opportuna è stata la costituzione di laboratori di riparazione di dati tipi di macchine in vicinanza ai magazzini specializzati. Furono anche stabiliti speciali reparti di costruzione di certi accessori, come radiatori, bolloni, ecc. Presso lo stabilimento motociclistico è un laboratorio di lavorazione di magneti, fari, candele, ecc.

Sulle notizie dei singoli autoparchi, l'Intendenza Generale assegna a questo o a quel laboratorio di riparazione le vetture che l'autoparco non può riparare. L'assegnazione è fatta secondo il tipo del

(*Rep. fot. Comando Supremo*).
AUTOBOTTI PER IL RIFORNIMENTO DELL'ACQUA.

UN PARCO DI TRATTRICI.

veicolo e la momentanea quantità del lavoro.

L'Intendenza Generale esplica, tra i vari stabilimenti, una funzione regolatrice per ottenere il massimo rendimento. Circa 4000 meccanici sono impiegati a questi lavori. Le officine dei parchi riparano mensilmente circa 3500 veicoli in sosta per un massimo di dieci giorni; le officine dei depositi centrali, mensilmente, riparano 200 veicoli che richiedono un massimo di 3 mesi di sosta.

Così furono alleggerite del peso di molto lavoro le fabbriche nazionali, fra le quali, la Fiat e Pavesi Tolotti che quotidianamente consegnano all'esercito diecine di *camions* e trattrici. Nè meno benemerite sono altre fabbriche, come la Spa e la Isotta Fraschini. L'Intendenza cercò di creare le sue nuove maestranze, secondo questo criterio di specializzazione, e qualche stabilimento militare si occupa soltanto di trattrici Pavesi Tolotti, di vetture Spa, altri di vetture Fiat, altri curano l'Itala o l'Isotta, la Diatto o la Lancia.

***

Ma il problema delle riparazioni si connette strettamente a quello della produzione. Non facile a risolvere fu la fabbricazione delle gomme piene e anelli per autocarri. Mentre le più note ditte erano in grado di tener testa alle enormi esigenze del consumo di pneumatici, non c'erano grandi fabbriche di anelli per autocarri, il cui consumo mensile raggiunge cifre di migliaia. Non solo: ma occorrevano dapprima circa 200 tipi di anelli: e siccome la gomma piena, per resistere convenientemente all'enorme pressione, deve essere calottata a puntino, il problema era grave. Sorsero per questo alcune fabbriche nazionali, che sostituiscono la produzione russa e americana con eccellente materiale, e puntualmente fanno fronte al crescente consumo. Teoricamente un anello dovrebbe reggere al percorso di diecimila chilometri: ma in guerra cento occasioni si offrono per abbreviare il termine: l'andare per qualunque tempo, d'inverno e d'estate, sulla polvere, sotto la pioggia, nella neve, sul ghiaccio, passando talvolta, nello spazio di poche ore, da temperature estreme; il dover battere qualunque pessima strada, il dover prendere anche carrarecce in tempi ordinari impraticabili; il dover spesso coscienziosamente sacrificare le voci della prudenza, della cautela alle assorbenti esigenze della fretta. La guerra logora il ferro, l'acciaio, gli uomini nella persistenza di sforzi, che in certe occasioni superano di molto il limite ragionevole e vi capita non di rado, girando pel fronte, di dover battere certi tratti di strada che bastano da soli a compromettere la solidità dell'intero organismo di una vettura. Ricordo la strage che un giorno fece di due pneumatici posteriori di una Fiat un solo chilometro di stradaccia in forte pendenza. Pioveva e la strada, tutta a *tourniquets,* era inghiaiata con punte di roccia a coltello. Bisognava ogni tanto far marcia indietro per prendere le voltate, e prima di spostare la vettura le ruote motrici slittavano furiosamente. Al termine della breve salita erano sventrate. Quel chilometro di strada costò qualche centinaio di lire solo in consumo di gomme. Gli anelli sono infinitamente più resistenti, ma sopportano anche un peso infinitamente maggiore.

(*Rep. fot. Comando Supremo*).

VERSO L'OSPEDALE....

Sull'arma automobilistica s'innestarono ben presto alcuni rami giovani, per esempio, il servizio fotoelettrico. Al principio della guerra si può dire che il servizio fotoelettrico non fosse organizzato, eccezion fatta per le 4 sezioni fotoelettriche di Artiglieria e del Genio, che all'inizio della campagna faceva parte integrale del Parco di Assedio. Le poche stazioni esistenti erano messe a disposizione delle grandi unità, senza nome di impiego, senza rifornimenti, nè possibilità di pronte riparazioni. Constatata l'importanza del servizio, si provvide subito a organizzarlo.

COME LE TRATTRICI TRASPORTANO IN ALTA MONTAGNA I 280.

Furono costrutti diversi tipi per poterli adattare alla configurazione del terreno. Oggi è possibile installare un rifletttore in qualunque posizione. I più grossi proiettori sono collocati su magnifici autocarri, mentre quelli someggiabili, da 50 cm., sono portati a spalla d'uomo nelle trincee avanzate delle vette. Anche per questo servizio furono impiantate officine in zona di guerra per sgravare gli stabilimenti privati e provvedere sollecitamente alle riparazioni. Attualmente abbiamo parecchie centinaia di proiettori e la produzione e l'allestimento continuano intensificati.

L'autocarro fu applicato anche al servizio di esplorazione aerea, e ogni pallone frenato fa capo a una grossa vettura che può rapidamente spostarsi e portare il pallone più avanti o più indietro, a seconda delle esigenze anche momentanee dell'osservatore. In caso di attacco del pallone da parte di qualche aeroplano nemico, il motore dell'autocarro, facendo rotare rapidissimamente il verricello, in pochi istanti trae a terra il pallone.

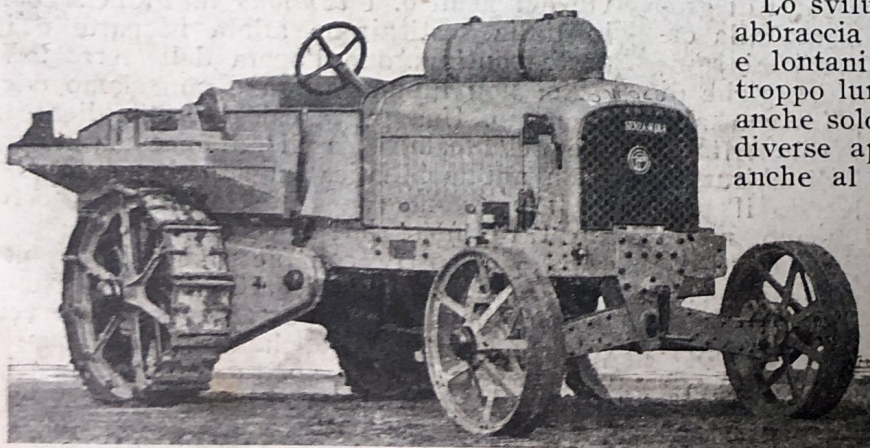
Così pure l'automitragliatrice, o automobile blindata fa parte del corpo d'avanguardia di una tale arma; e non si può certo negarle le qualità del combattente.

***

L'autocarro ha avuto un largo impiego in uno dei rifornimenti più essenziali e più pressanti: quello dell'acqua alle truppe combattenti in sezioni asciutte, come sono tutte le nostre zone carsiche, sia sul Carso propriamente detto, sia sull'Altipiano Vicentino, che, specie nella parte più elevata, presenta somiglianze perfette con il Carso.

Causa la natura calcarea di molta parte del nostro fronte, manca l'acqua anche dopo grandi piogge, perchè il terreno cavernoso la inghiotte. Per sopperire a questa povertà, che nei mesi caldi e nei periodi di combattimento riesce gravissima, e addirittura insopportabile, sono state costruite ghirbe maneggiabili, porose, che conservano la freschezza, someggiabili e trasportabili a spalla; bidoni a zaino, rivestiti di feltro perchè la lamiera metallica scoperta riscalderebbe il contenuto e richiamerebbe col rumore l'attenzione del nemico; botti di 100 litri da trasportare su carri e autocarri, serbatoi di 1800 litri, in lamiera, da adottare per autocarri e carri-botte e autobotti per le rotabili fino ai nodi delle mulattiere. Nel solo inverno del 1916 si curò l'allestimento di 100.000 ghirbe, di 15.000 bariletti, di 2.000 botti, di 300 carri-botte, di 100 autobotti.

UNA TRATTRICE PAVESI TOLOTTI.

Lo sviluppo dell'arma automobilistica abbraccia e compenetra tutti i più vari e lontani rami della guerra: sarebbe troppo lungo seguitare di questo passo anche solo con rapidissimi accenni alle diverse applicazioni. L'autocarro serve anche al trasporto dei cannoni; certi tipi di cannoni sono montati su vetture speciali e si mobilizzano velocemente. Altri cannoni di grosso calibro girano il fronte seguendo lentamente le poderose trattrici. La Pavesi Tolotti ha veduto applicata alle esigenze della guerra, e opportunamente trasformata, la sua macchi-

UNA COLONNA SCENDE DALLA MONTAGNA. (*Rep. fot. Comando Supremo*)

na costrutta, in origine, per l'aratura dei campi. La Pavesi Tolotti è la più paziente e la più resistente delle macchine da traino: è «l'elefante a benzina» dell'esercito italiano; essa non si rifiuta a nessuna pendenza, e si traina dietro, su strada piana, fino a 200 tonnellate di peso. Semplice di struttura, di manovra facile e comoda, ha l'incesso lento, ma sicuro.

Con una di queste trattrici e con gli speciali carri rimorchio, si formano — pel trasporto di munizioni e d'altro materiale — dei veri treni stradali.

⁂

Che cosa non si potrebbe dire degli autocarri della Croce Rossa, sistemati a lettighe, con quattro barelle sospese? Le autolettighe italiane si spingono nei punti più avanzati, sotto il fuoco, sfollano immediatamente i posti di medicazione più minacciati dal tiro, trasportano i feriti in poco d'ora agli ospedali da campo. La loro opera mirabile, provvida, santa non parla soltanto al cuore; non solo ridesta sentimenti di gratitudine, ma è strettamente legata alla organizzazione sanitaria e ai problemi sanitari; ha rapporti con teorie chirurgiche di intervento o non intervento, intorno alle quali si è discusso di recente così in Italia come in Francia in congressi di chirurgia di guerra. L'autolettiga, risolvendo il problema della lontananza e del tempo, mette il ferito in grado di poter essere operato comodamente anche a trenta o cinquanta chilometri di distanza.

L'importante, in certi casi, è che l'intervento chirurgico non tardi. Se anche avviene a distanza, non importa.

Quando si scriverà la storia della nostra controffensiva sul Trentino, si porranno in piena luce gli alti servizi resi dall'arma automobilistica nel rapidissimo spostamento di truppe e di artiglierie dal Carso al piede delle Prealpi vicentine e attorno ai margini della battuta conca di Asiago e lungo i bastioni del Novegno e del Pasubio. Fin da quei giorni i corrispondenti di guerra che seguivano le operazioni, levarono la loro voce di plauso a quell'esempio mirabile di organizzazione e di improvvisazione. Parve fin d'allora un fatto d'importanza storica che tanto cooperassero alla fortuna della nostra guerra proprio quegli autocarri nazionali la cui produzione rappresentava così bene il miracolo di una delle più grandi industrie italiane del tempo di pace. Noi facemmo in quelle settimane quanto fecero i francesi a Verdun, con uno sforzo superiore, data la nostra zona montuosa, ma in condizioni in parte tanto simili, perchè è certo che l'attacco tedesco contro Verdun contava molto sulla distruzione delle ferrovie del nemico. I *camions* in Francia come in Italia sostituirono allora in parte e in parte continuarono l'opera delle ferrovie.

Noi non fummo allora e non siamo oggi da meno. Una prova calzante e tagliente è che nella campagna di Salonicco la nostra arma automobilistica ha superbamente vinto il paragone con tutte le altre. I nostri alleati furono stupiti di vedere le nostre macchine, le nostre colonne arrampicarsi per veri sentieri montani, attraverso zone impervie, che avevano fiaccato ogni altro veicolo. Si vide allora, anche al di là del mare, che cosa ha fatto la nostra grande industria per la nostra guerra.

LUIGI AMBROSINI.

Il Maggio e le guerre

Faccio grazia ai miei lettori di tutta la poesia maggese.

Maggio, per l'Italia, più che continuità di fioriture di poesia, ha fatalità di fioriture di sangue. La festa floreale riposa l'occhio umano affaticato; ma sulle gemme che Flora fa sbocciare sotto le dita sue di eterna vergine, passano a inaridirle i sospiri dei lemuri. E come la ribenedizione delle trombe fu fatta quasi per cambiare in squillo di guerra anche il suono della giocondità, così la festa dei fiori diventò festa lemuria. Lemuria o Remuria? Sono i fantasmi inquieti che non trovan riposo della mala morte; o le ombre che — come fu leggenda dell'ombra di Remo ucciso dal fratello — chiedono vendetta sul fratricida? Forse più queste di quelle, al cospetto della sacra idealità italica.

Maggio è per l'Italia la grande festa lemuria. A migliaia di migliaia le ombre vagano inquiete su noi: fin da quando Roma non fu più l'Urbe, e pure il solo suo nome universale chiamò ogni genìa di barbari e di predoni, di conquistatori e di prepotenti stranieri — infinita torma di corvi sopra il gigantesco cadavere dell'impero. Quel che un poeta potrebbe invocare quale fatalità storica, il ricorso perpetuo del maggio fiorito nelle cruente vicende patrie, l'osservatore della storia può ridurre a una semplice ragione pratica: al gelo invernale e alle piogge primaverili succede nel maggio un periodo d'assestamento del terreno favorevole alle manovre delle grandi masse. Di maggio gl'innumeri carriaggi delle artiglierie e della sussistenza trovano, nel suolo consolidato, la condizione più propizia del loro movimento; e alle manovre di cavalli e di fanti non si frappongono più barriere di nevi e di fango; mentre il tepore primaverile urge e ridesta gli animi delle schiere irrompenti al sacrificio cruento.

Fin dal primo sorgere del nostro millennio, è nel maggio che si combattono le fasi decisive della lotta fra chiesa e impero: sia quando, nel 1081, Enrico IV pone l'assedio a Roma; sia quando, tre anni più tardi, Roberto il Guiscardo libera l'assediato pontefice, sconfiggendo l'esercito imperiale.

In questa vicenda, che è la prima per importanza in sè e in causa del rilievo che prenderà la storica lotta fra l'impero e la chiesa, sembra di trovare il cammino della grande tragedia che per otto secoli si ripeterà su Roma.

Noi abbiamo, per quasi un secolo, fino ad oggi, giudicato troppo male il guelfismo. Prima lo sentimmo nel romanticismo fran-

FIRENZE - MUSEO DEL RISORGIMENTO ITALIANO: L'ECCIDIO DELLA FAMIGLIA CIGNOLI (COSIMO CONTI) (*fot. Alinari*).

FIRENZE - R. GALLERIA ANTICA E MODERNA: LA BATTAGLIA DI LEGNANO (AMOS CASSIOLI). (*fot. Alinari*).

cese e nel romanticume alla francese; poi lo abbiamo studiato nei parzialissimi libri dei teutonici idolatri dell'impero — libri imposti come verbo culturale, nell'ultimo trentennio, a qualunque studioso da qualunque maestro di studi in Italia.

È cosa stupida prestare l'evoluzione dei sentimenti odierni ai personaggi di quell'epoca; è meschina tronfiezza da pistolottai farli parlare nel simboleggiamento stiracchiato dei tempi nostri; ma, senza dubbio, il guelfismo fu un baluardo d'italianità; e quanto rimaneva della romana fierezza di fronte ai barbari, lievitava per il sacro levame — per la chiesa italica contro il barbarico impero — che dopo, molto dopo, doveva dare cibo d'italianità agli italiani.

BATTAGLIA DI GOITO - 30 MAGGIO 1848 (E. MATANIA).

La fierezza urlata a Legnano col giuramento di morte richiama alla mente l'esempio romano dei votati alla voragine espiatrice; ma prorompe intorno a quanto sarà insegna di libertà cittadina: il carroccio, arca di gloria quando impenna il gonfalone contro dominazioni esotiche, ma profanazione incosciente quando porta — troppo spesso — insegna e campana di terra vicina ai danni della vicina città, nella quale si parla non solo la stessa lingua volgare che sorge, ma lo stesso dialetto di questa lingua.

Fino alla battaglia di Legnano, gloria lombarda del 29 maggio 1176, l'impero era passato per tutte le umiliazioni. Con Arrigo IV aveva conosciuta la penitenza per tre giorni nella neve delle cinte di Canossa; con Federigo I enobarbo, aveva subita una sconfitta talmente clamorosa in campo, che l'introvabile imperatore era stato pianto per morto.

A dispetto delle affermazioni degli eruditissimi storici tedeschi, due civiltà cozzano ogni volta che l'italico si trova contro lo straniero, specialmente contro il teutone. La nostra è finezza di grandi signori — sia pure decaduti —; la loro è grossolanità di villani — sia pure rifatti. Perciò la nostra diventa sorriso di vita, quando la teutonica

FIRENZE - R. GALLERIA ANTICA E MODERNA : LA BATTAGLIA DI PALESTRO (EMILIO LAPI). (fot. Alinari).

è bacchettoneria della vita; la nostra è spensieratezza, quando l'altra è musoneria; la nostra è poesia e sapere, quando la loro è saputeria pretenziosa; la nostra è agghindatura civile — sia pure di decadimento —, quando la loro è arroganza violenta — sia pure d'ascensione —; la nostra esplode in patriottismo, quando la loro s'arrovella in mire di dominazione; la nostra dice: libertà, quando la loro impone servitù.

Pur con gli stessi elementi, le due spiritualità non sono andate mai d'accordo, neppure nell'opera di civiltà.

***

Le due spiritualità sono state, però, parallele in questo: che la lotta fratricida fra italiani e italiani si appoggiava sempre ad uno straniero: e lo appoggiava.

La lotta, intorno al fulcro romano, ripiglia al grido di : « Soavia, cavalieri! » E Siena la guelfissima, nel maggio del 1186, sconfigge, sotto le proprie porte, l'esercito di Enrico figlio di Federigo di Svevia; e a Fossalta, nel maggio 1249, ai modenesi contro i bolognesi recava aiuto di truppe imperiali Re Enzo, fior di cavalleria, fatto prigioniero e condotto in cattività, cortese sì, ma lunga fino al sepolcro. È da ricordare che a queste truppe Federigo II aveva dato incarico di uccidere quotidianamente quattro cittadini di Parma presi in ostaggio, onde i pavesi, ch'erano nelle file imperiali, si ribellarono dicendo: « Noi siam venuti a combattere contro i parmensi, non a fare i loro carnefici! ».

Bello di maggio il dì ch'io vidi sul ponte di Reno
passar la gloria libera del popolo,
sangue di Svevia, e te chinare la bionda cervice
a l'ondeggiante rossa croce italica!

Come le terre son corse da eserciti stranieri, così i mari che cingono l'Italia sono corsi da navi straniere che i nostri mirabili marinai secondano. Fra lingue straniere che urlano disperati gridi di combattimenti, una lingua sola invoca magari lo stesso santo: il patrono armato di due città. E, più ancora, con lo stesso accento lo stesso santo era invocato da un parte e dall'altra: poichè fuorusciti d'una città stavano col nemico di quella ad additargli dove ferir-

DIFESA DI VENEZIA: AL FORTE MARGHERA - 5 MAGGIO 1849 (E. MATANIA).

BATTAGLIA DI MONTEBELLO - 17 MAGGIO 1849 (E. MATANIA).

ne e come ferirne i difensori, spesso fratelli dello stesso cognome. In mare ed in terra.

Triste mese di maggio, che intorno al bel corpo d'Imelda
cozzar le spade de i fratelli e corsero
lunghi quaranta giorni le furie civili crollando
tra 'l vasto sangue l'ardue torri in polvere.

Ombre di fratelli uccisi si aggiungono all'ormai numeroso stuolo dolente. Ombre dolenti che sembrano sostare dinanzi alla ragione patria quando Vittor Pisano, sconfitto a Pola nel maggio del 1370, è arrestato e imprigionato, ma poi liberato al grido suo di: « Viva Venezia! ».

La guerra si accanisce perfino sui fiumi, le cui prode sono un tappeto di fiori. In un maggio del 1431, altra disfatta subiscono i veneziani: per terra e in acqua. Per terra nella sconfitta di Soncino col Carmagnola, che parve traditore anche perchè non volle portar soccorso alle navi, e in potere dello Sforza restarono ventotto galeoni veneti con altre numerose barche, armi e munizioni senza numero e circa ottomila prigionieri. Piccole guerre s'innestavano alle maggiori: vicende senza conclusione, trapassi senza ragione apparente.

Ogni ragione è buona pur di contendere: ad ogni contesa d'arme, in campo, basta fiorisca il mese propizio: quello che non ha bufere che impediscano, calori che spossino: maggio!

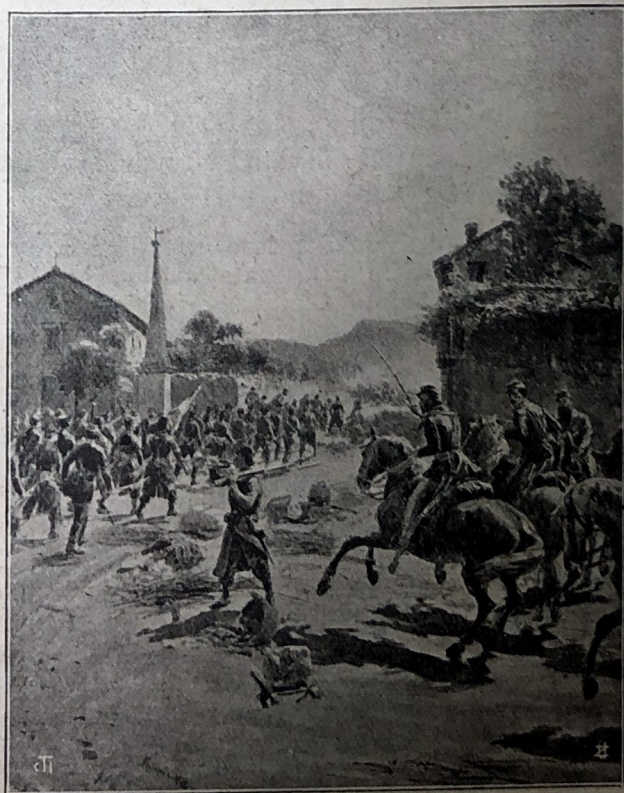
Intanto le regioni cominciano a costituirsi a Stato, sotto la prevalenza d'una città, ove spadroneggia un tiranno: mentre si formano quelle famose compagnie di ventura, che in tutta Italia continuano e proseguono le guerre fra gente italiana come un mestiere di buona rendita. Essi pongono a ogni catastrofe il contrappeso delle loro paghe, come le fazioni ponevano il loro livore, ora per l'uno, ora per l'altro dei contendenti maggiori. È nota la risposta data dai fiorentini a Ladislao re di Napoli, quando non voleva restituire le terre tolte alla Santa Sede.

« Che truppe avete voi per oppormi?
— Le tue medesime truppe! ».

Periodo sventurato per l'Italia; e che pure sull'inizio si era ribenedetto nella bontà cristiana: in un maggio di poesia nuova che corse dalla verde Umbria sino alla turbinosa Sede apostolica — quando Francesco, il mite santo d'Assisi, sposò sirocchia povertà — come una rogazione d'affratellamento d'ogni cosa in Dio creatore di tutte le cose e di tutte le creature. Periodo che si chiudeva in un maggio glorioso per lo spirito italico — nel maggio 1498 — quando Colombo intraprese il terzo viaggio dal quale doveva tornare incatenato:

Por Castilla e por Leon
Nuevo mundo hallo Colon.

Perchè l'avverso destino sempre volle che il genio italico — alla mercè della presunzione straniera e di qualunque terra — avesse sempre catene: anche in mezzo al trionfo.

E per il navigatore ligure questo accadde solo perchè l'Europa che cominciava a vantarsi... civile, in cinque anni appena era stata abile di ridurre in un inferno il nuovo mondo da lui scoperto e trovato così pacifico nel suo stato selvaggio!! Fin laggiù l'Europa... civile portò subito le proprie lotte d'ambizione e di ambizioni, quale quella che, proprio in quello stesso mese della partenza di Colombo, chiudeva in Firenze

GARIBALDI E I CACCIATORI DELLE ALPI A VARESE - 24 MAGGIO 1849 (E. MATANIA).

una tragedia di libertà repubblicana, ardendo Gerolamo Savonarola, sulla piazza della Signoria.

San Francesco, Cristoforo Colombo, Fra Gerolamo, sembrano tre simboli, più che tre creature, se noi li guardiamo nell'ambiente della lotta di questi due secoli.

Ombre di fratelli a migliaia di migliaia.

* * *

Per altri tre secoli la ferocia cruenta si spernia e si rincardina sopra un altro principio europeo, che ha però sempre la stessa ragione: l'Italia è terra di conquista ed è magnifico terreno per le contese straniere.

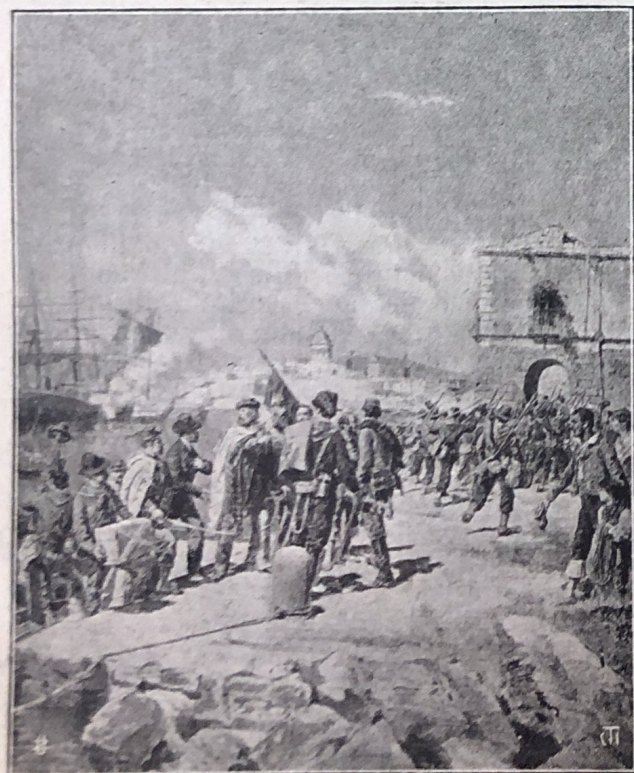
Nel maggio del 1509 il primo fatto. Ed è la battaglia d'Agnadello, celebre per la frase che pronunciò ai soldati il re di Francia: «Chi non ha paura venga dietro a me!» Di qui cominciò la prostrazione della Repubblica veneta, ai cui ordini Bartolomeo d'Alviano, l'anno prima, aveva occupato il Cadore contro i tedeschi, e poi, subito dopo, Cormons e Gorizia e Trieste e Porto Naone e Fiume, riducendo Massimiliano, dal 23 febbraio al 30 aprile, a trattar la tregua!

Ben altre guerre allora.

Ma questo bastò per unire l'anno dopo Massimiliano al re Lodovico, contro Venezia, aggiungere alla loro lega il Pontefice, farvi consentire Ferdinando il Cattolico, trascinarvi il duca di Savoia, il duca di Mantova, il marchese di Ferrara.

La storia in Italia — mi scusino tutti i tubicini di vanti italici — non dovrebbe servire al pistolotto comiziale sulle grandezze passate! Dovrebbe servire a insegnare i passati dolori!

È vanitoso tronfiarsi in una eredità morale se non ne riviviamo lo spirito! L'ammaestramento doloroso solo può ammonirci per risvegliare in noi lo spirito d'italianità.

ENTRATA DI GARIBALDI A PALERMO: ASSALTO AL PONTE AMMIRAGLIO - 27 MAGGIO 1860 (E. MATANIA).

SBARCO DEI MILLE A MARSALA - 11 MAGGIO 1860 (E. MATANIA).

E di maggio fu il secondo fatto: e fu il maggio del 1511, quando Giulio II fallì sul programma enunciato nella frase: «Fuori i barbari!» e a Casalecchio vide disperdere il suo esercito dalle truppe francesi, al cui Re i prelati francesi raccolti in Tours davano autorità morale di guerreggiare contro il combattente pontefice.

E fu di maggio il terzo fatto: maggio del 1526, quando si strinsero i patti della *Lega santa*... fra Clemente Settimo, Carlo Quinto, la repubblica veneta, la repubblica di Firenze e Francesco Sforza, per sostenere lo Sforza, invadere il regno di Napoli, mutar governo a Genova. Lega santa!

> Sotto vidimi il papa venir con l'imperatore
> l'un e l'altro impalmati; ed oh me misera!
> in suo giudicio Dio non volle che io ruinassi,
> su Carlo Quinto e su Clemente Settimo!

E fu di maggio, il maggio del 1527, il famoso sacco di Roma, operato dalle truppe del Borbone; truppe cattoliche spagnuole, truppe luterane tedesche, gareggianti nel sacrilegio e nella violenza. Per tre secoli questi spunti storici si ripetono: ogni rabbonire di stagione apre le ostilità: ogni maggio apre le vene italiche.

L'Italia ha sempre avuta e sempre avrà contraria alla propria assoluta indipendenza la propria conformazione. La sua testa si infulcra nel centro europeo, il suo piede vigila il continente asiatico e l'africano. Qualunque civiltà o, meglio, qualunque forma di civiltà sente il bisogno egoistico di possedere questo ponte.

Fu così per tre secoli.

Ripetere la lunga fila cronologica? Non importa. Così è finito al rinnovamento mondiale della Rivoluzione. E da allora più che mai il maggio ricorre come un ritornello cruento, fatale non per altra ragione se non perchè il Generale, il Console, l'Imperatore, trinità egoistica nella sola persona di Napoleone, videro superbamente la ragione strategica delle nevi già disciolte, dei terreni non più infangati, per piazzare le artiglierie.

Nel maggio del 1790 il generale Bonaparte sconfigge a Lodi gli austro-russi e, prima di vincere ancora gli austriaci a Borghetto, ha il tempo di far saccheggiare Pavia e Binasco che si erano ribellate alle truppe francesi. È ancora del maggio seguente la dichiarazione di guerra alla repubblica veneta, per le ben truccate Pasque veronesi — nobili cuori di Verona fedele, mai pianti abbastanza! — e, dopo 14 secoli di glorie, il Leone di Venezia è incatenato. E ancora nel maggio di due anni dopo Souvarow, con gli austro-russi, entra in Torino; e un anno dopo ancora, il Console, nel maggio, passa il San Bernardo.

Maggio italiano ogni anno ritorna nel sangue.

Ma torna con altro germe.

Germe che è inutile cercare nei maggi di sangue di Gioacchino Murat; ma germoglia quando nel maggio del 1821 Ferdinando Primo di Borbone, canaglia spergiuratrice, pubblica la Costituzione. E il germoglio mette col sangue nobilissimo di Santorre Santarosa nel maggio 1825, e fiorisce, sulla forca modenese, col nome di Ciro Menotti e di Vincenzo Borelli nel maggio del 1831. Sono altri i maggi italici, ora! Il Console, che aveva agguantato di sbieco la corona sul trono sconquassato di Luigi XVI, aveva dimostrato all'Italia la parte effettiva di essere italiana.

Son quello del 1848 — battezzato a S. Lucia e a Cornuda, santificato nel sangue di Napoli insorta, dei fidenti di Peschiera, dei toscani di Curtatone e Montanara, dei combattenti di Goito; quello del 1849, che cementano, nella disperazione cruenta, la fede; quello finalmente liberatore, del 1859.

Truppe regie e truppe garibaldine e truppe francesi: è un poema maggese: ogni nome è una strofa del primo canto della libertà. Sesto Calende, Casteggio, Montebello, La Sesia, Varese, Malnate, Como, San Fermo, Palestro.

Bastano i nomi; e basta ricordare che i vinti austriaci, per meglio dimostrare la loro natura, fuggendo dinanzi agli armati, inferocivano contro gli inermi.

È nel maggio della loro sconfitta, l'eccidio della famiglia Cignolini, per la quale il Guerrazzi scrisse: «Fra gente italica e austriaca — patto il sepolcro — tregua la morte!»

IL 15 MAGGIO 1848 A NAPOLI (E. MATANIA).

Ed ecco il poema radioso, sole di libertà senza nube, il maggio del 1860: da Quarto a Talamone ed a Marsala, da Salemi a Calatafimi e ad Alcamo.

Ciullo, dolce rimatore e poeta della *rosa aulentissima,* Ciullo d'Alcamo, ecco che si compie l'unità di quel popolo di cui, tu, primo, hai carezzata la nuova lingua volgare in blandizia di rime delicate.

E da Alcamo a Palermo...!

L'Italia è ora qualcosa di più che alcune province unite — per rivoluzione scomposta di popolo — intorno al re di Piemonte. La spada italica ha segnati già i mari tutt'intorno per confine....

Ed ecco il maggio del 1915.

In tutto il millennio forse non fu mai tanto sangue! Mai tante opere furono distrutte, mai tante energie spinte all'ultimo sforzo. Mai tanta acredine fu eccitata all'ultima esasperazione, tanta volontà di superare all'ultima tensione. Mai tanta coscienza di civiltà s'è fatta ordigno di libidine barbarica.

Le ombre tutte escono nelle notti di questo maggio a spaurire i vivi. Non le temono coloro che si sono affratellati con esse, ogni giorno vivendo la Morte. Chi non vede la Morte così da vicino, la tema e plachi quelle ombre.

C'è un solo rito.

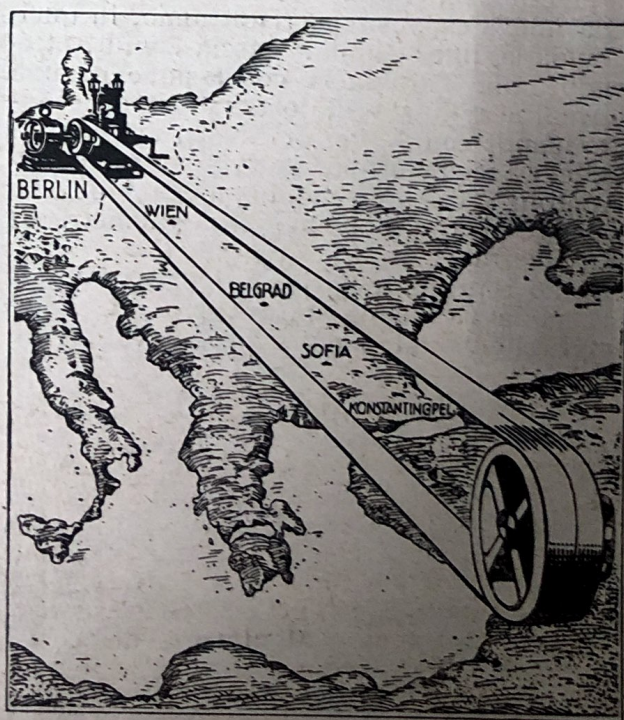
Saper essere italiani! Sapere esserlo, ora, per poi. Foggiarsi una coscienza italica: ora o mai più! Se no, sparire nella ridda dei morti senza requie. Noi che morremmo senza aver vissuto!

VALENTINO SOLDANI.

Un cattivo profeta fu Bismarck allorchè disse che la questione d'Oriente non valeva le ossa di un granatiere di Pomerania. Qualche lustro dopo l'Imperatore doveva dare una sanguinosa smentita all'affermazione del Cancelliere di ferro, sacrificando all'Oriente la pace europea e con essa migliaia e migliaia di vite. Se noi volessimo oggi, precorrendo un compito della storia, ricercare le cause prime della tragedia immane che ha sconvolto mezzo mondo, finiremmo per trovarle appunto in Oriente. Di là partì la prima scintilla; là erano fissi gli occhi della Germania avidi di conquista, folli di egemonia mondiale; e là dovrà spegnersi l'incendio immane. Intanto, la prima cenere ha seppellito per sempre quello che era forse il principale sogno pangermanista: Bagdad è caduta in mano degli inglesi, ed è caduto insieme un ventennio di paziente tenace lavoro tedesco per tenerla in assedio.

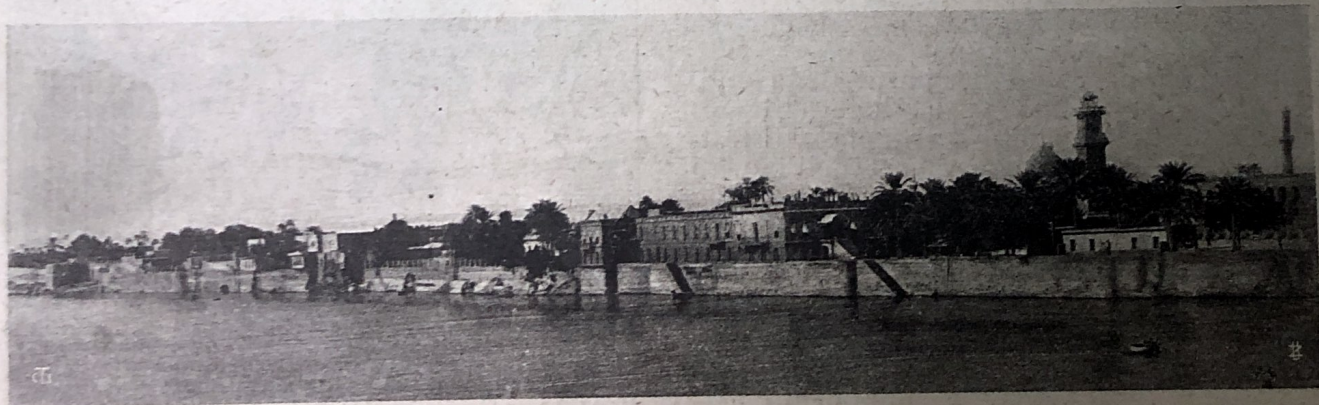
La prima grande vittoria degli Alleati, il primo grande e fatale colpo dato a quella che doveva essere la roccaforte dell'egemonia germanica — la definitiva conquista della penisola arabica — è senza dubbio l'occupazione della Mesopotamia da parte degli inglesi. Perdendo Bagdad la Germania ha perduto la capitale del suo sogno.

Prima ancora che a Berlino il Gran Cancelliere — colui che «non leggeva il corriere di Costantinopoli» — stracciasse il trattato di Santo Stefano a favore dell'impero ottomano, si era vagheggiata in Germania una futura conquista dell'Oriente: il grande paese industriale, commerciale, esportatore già sentiva prepotente il bisogno di larghi sbocchi pe' suoi prodotti, di larghi campi per gli affari delle sue banche. Nel 1848 l'economista Rocher scriveva che l'Asia Minore, nel fatale smembramento dell'impero turco, avrebbe dovuto costituire il lotto tedesco, e Federigo List affermava che soltanto in quelle regioni sarebbe stato possibile creare una nuova Germania, capace di offrire, in grandezza, in popolazione, in ricchezza, alla vecchia Germania il più solido bastione contro il pericolo russo, contro il panslavismo e contro la minaccia inglese.

Questo programma tenne di poi sempre occupati i reggitori tedeschi. Fu nel 1871-73 che un ingegnere wurtenberghese ottenne dalla Porta di costruire il tronco ferroviario di Haidar Pascià-Ismidt, piccolo assaggio della futura Bagdad. Ma il primo grande passo sulla via di conquista della Turchia asiatica avvenne nel 1888. Il migliore e più duraturo mezzo di colonizzazione era

LA PENETRAZIONE TEDESCA IN ASIA: LA DINAMO A BERLINO, LA PULEGGIA IN ASIA. (*Da una stampa tedesca*).

LA BULGARIA DÀ ALLA GERMANIA IL LIBERO PASSAGGIO PER L'«AMBURGO-BAGDAD» *(Da una stampa tedesca)*.

quello delle ferrovie: e ben lo comprese Guglielmo II. «Ogni linea ferroviaria stabilita in paese straniero» scriveva allora von Siemens, direttore della *Deutsche Bank* «e di cui le azioni rimangano nel nostro paese, è nel medesimo tempo un elemento di sviluppo esterno e l'origine di relazioni durevoli con un nuovo centro economico». E fu la *Deutsche Bank* che si mise alla testa della nuova espansione, riscattando, in quell'anno, la linea Haidar Pascià-Ismidt, ottenendo dalla Turchia la concessione di una nuova linea di 485 chilometri per congiungere Ismidt con Angora e Siwas, e fondando quella «Società ottomana delle ferrovie dell'Anatolia» che in soli cinque anni doveva condurre a compimento 578 chilometri di strada ferrata.

Erano i primi tentativi e i primi successi: ma la Germania mirava più oltre. Nel '93 Guglielmo II, mentre prodigava le sue dimostrazioni di esuberante amicizia a Londra, riusciva ad ottenere un rescritto della Porta per la concessione di un nuovo tronco da Eski-Cheir a Conia, e della linea da Angora a Cesaria. Era un altro passo: ma prima di fare il più lungo e definitivo, bisognava assicurarsi il porto di Haidar Pascià, senza il quale la Germania non avrebbe potuto mai essere effettivamente padrona della gigantesca ferrovia che già progettava, specie poi se quel porto fosse stato concesso ad altra potenza. E fu per ottenere questo porto che Guglielmo II inviò a Costantinopoli una grande fontana, nella iscrizione della quale il Kaiser si dichiarava per la prima volta «l'amico vero di S. M. il Sultano Abdul Hamid». Ma non bastava: l'Imperatore volle andare personalmente a Damasco, indossò la bianca tunica mussulmana, si genuflesse sulle tombe dei cavalieri dell'Islam, lui cristiano si proclamò il pro-

BAGDAD - LA RIVA SINISTRA DEL TIGRI ED IL PALAZZO OTTOMANO.

tettore degli infedeli, e dalla Germania l'idea panislamica ricevette il sacrosanto *exequatur*. Risultato di tutto questo: due anni dopo la concessione ambita era firmata tra la Porta e la *Deutsche Bank*, e nel 1903 si conveniva che la ferrovia da Conia sarebbe arrivata a Bassora sul Sciat-el-Arab. L'Amburgo-Bagdad aveva ormai le sue basi; e così i capitali tedeschi e austriaci si accaparravano le ferrovie orientali, e la Germania prendeva possesso di tutti i punti di comunicazione per collegare direttamente i grandi porti di Amburgo e di Brema col Golfo Persico.

La *Deutsche Bank*, secondo quella convenzione, restava *nolens volens* l'unica concessionaria della linea, non potendone mai cedere ad alcuno l'esercizio. La convenzione accordava la costruzione di un tronco ferroviario partente da Conia, termine della linea dell'Anatolia, e facente capo a Bassora, passando approssimativamente per Tregli, Adana, Hamidiè, Bagtchè, Karanli, Kilis, Tell Habech, Haran, Wisebin, Tel Avenat, Mossul, Pevret, Sadigie, Bagdad, Kut-el-Amara, Kerbela, Zobeir, Bassora. Inoltre, le diramazioni seguenti: da Hamidie a Castabol; da Tell Alech ad Aleppo; da un punto non stabilito a Urfa; da Sadigie ad Hanekine, sulla frontiera persiana; da Zobeir al Golfo Persico. Durata della concessione 99 anni. Erano poi stabiliti i privilegi: terreni gratuiti se appartenenti allo Stato; esenzione d'ogni imposta e d'ogni diritto per la durata della costruzione e dopo, circa l'importazione del carbone; libertà di sfruttamento di tutte le miniere in una zona di venti chilometri dall'asse della via; diritto di costruire dei porti sulla linea Bagdad-Bassora, sullo Sciat-el-Arab, e di porti sul Golfo Persico; pagamento di un'elevata garanzia chilometrica, ecc.

La politica tedesca per rinforzare le sue relazioni economiche con l'impero turco era

Sondernummer: Berlin—Bagdad.

Berliner Tageblatt

IV. Jahrg. Nr. 52 — 29. Dezember 1915

Wochen-Ausgabe
für Ausland und Uebersee

Stehen gebracht und demnächst rückwärts befehligt wurde.

Uebersehen wir nicht, dass zur bisherigen Vereitelung des englischen Versuchs, das Land vom Meer aus zu beherrschen, der frühere Versuch wesentlich beigetragen hat, sich durch Zerstörung der Türkei eines Teiles der Landverbindung Europa—Asien zu bemächtigen. Dass es zwischen Bulgaren und Türken keine strittigen Interessen mehr gab, die sich nicht ohne Schwierigkeit hätten ausgleichen lassen, ist beiden Völkern in diesem Weltringen zustatten gekommen: die Auseinandersetzung des ersten Balkankrieges hatte vorhergehen müssen, damit man sich zu gemeinsamer Verteidigung gemeinsamer Interessen zusammenfinden konnte. Und auch die Lehren des zweiten Balkankrieges, in dem Russland Bulgarien preisgab und auf die Schaffung eines Grosserbiens hinarbeitete, um es als Brückenkopf an der Adria, als Sturmbock gegen Oesterreich-Ungarn zu gebrauchen, sind nicht vergebens gewesen. Erst aus den bitteren Erfahrungen dieses zweiten Balkankrieges haben die Bulgaren erkannt, wie die kleineren Völker für Russland und England nur Mittel zum Zweck sind, die man gebraucht, solange man ihrer bedarf, und beiseite wirft, wenn man anderswo ein besseres Werkzeug glaubt gefunden zu haben. So haben sich der russische Panslavismus, die britische Landgier, die die Türkei zerstören wollten, um für sich den Weg nach Konstantinopel frei zu machen, auch als Teile jener Kraft erwiesen, die stets das Böse will und stets das Gute schafft.

Während so, dank den auf Zerstörung gerichteten Bemühungen Englands und Russlands, eine ungestörte Gemeinschaft der Interessen möglich ist zwischen den Anwohnern der Land-

IL SOGNO PANGERMANISTA

(dal numero del *Berliner Tageblatt* del 29 dicembre 1915).

DINTORNI DI BAGDAD.

abile, e mirava ad impadronirsi commercialmente di tutta la Turchia asiatica, realizzandovi benefici enormi, sfruttandone le miniere e le ricchezze agricole, smerciandovi le chincaglierie e i prodotti germanici. L'occupazione territoriale vera e propria sarebbe fatalmente venuta poi. Di più, la Germania avrebbe allungato la mano rapace sulla via più breve per arrivare alle Indie: e da cosa sarebbe nata cosa. Non solo: per questa via la Germania poneva la Turchia in grado di trasportare rapidamente in Europa, o sulla frontiera russa d'Asia, i suoi corpi d'armata di Erzerum, di Damasco, del Golfo Persico, contro l'Inghilterra, la Francia, la Russia. Il piano era, se non di facile ed immediata attuazione, indubbiamente sapiente ed astuto.

L'Inghilterra, che aveva formulato i primi progetti di ferrovie tra la Mesopotamia e il Mediterraneo e li aveva visti fallire, e la Francia, che aveva vagheggiato essa pure una nuova linea tra il Mediterraneo e il Golfo Persico attraverso la Siria, ne compresero la gigantesca portata. Gl'inglesi s'opposero subito con tutte le loro forze a che almeno la ferrovia tedesca fosse continuata da Bagdad in poi fino a Bassora, e che fosse creato il tronco Bassora-Golfo Persico, siccome stabiliva l'accordo turco-tedesco. L'opera della diplomazia britannica fu così risoluta ed energica, che la compagnia tedesca, consigliata dalla Porta, dovette firmare la rinuncia alle concessioni Bagdad-Bassora, Bassora-Golfo Persico, porto di Bassora e qualsiasi porto sul Golfo Persico, a condizione però che questo tronco fosse costruito dalla Turchia e che in ogni caso la sua concessione non potesse essere che internazionale.

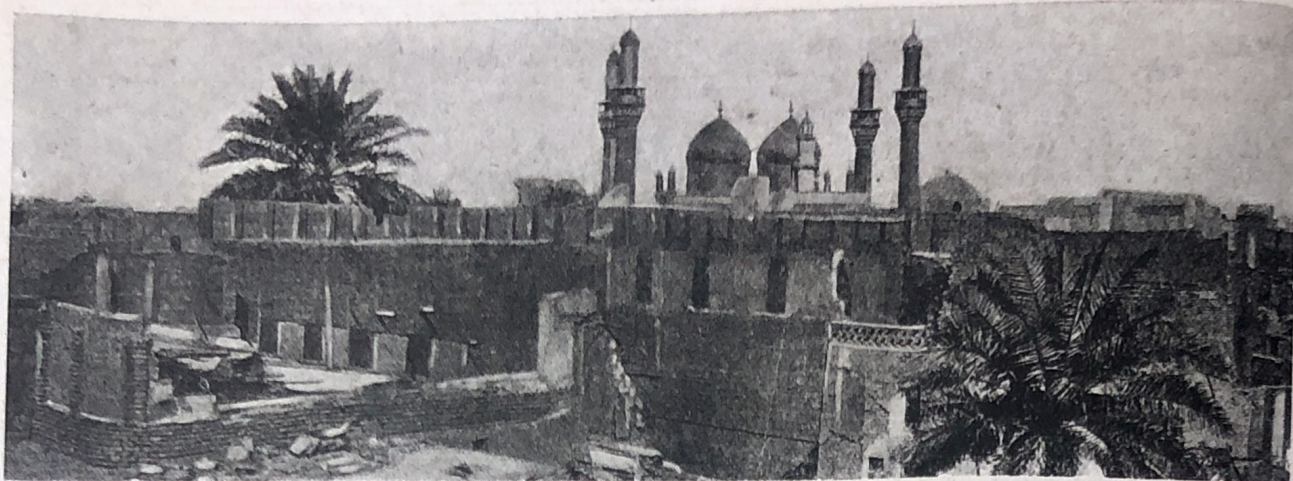
VEDUTA DI BAGDAD SULLA RIVA DEL TIGRI.

FERROVIA BAGDAD-MOSSUL.

Il compromesso franco-turco invece non avvenne, per errori diplomatici e per inerzia del rappresentante francese a Costantinopoli, e nell'aprile del 1910 il principe Eitel Federico, secondogenito del Kaiser, arrivava in Palestina con grande seguito per celebrare le conquiste pacifiche della Germania, ed al banchetto organizzato sul Monte degli Olivi, il principe di Salm parlava dell'« Imperatore famoso fin sotto le tende lontane dei beduini », mentre che il barone di Mirbach, gran maestro di Corte, evocava i tempi di Gregorio il Grande e di Carlomagno....

BAGDAD - PONTE CHE RIUNISCE LE DUE SPONDE DEL TIGRI.

Dopo questo viaggio cominciò la vera conquista della Turchia. Per farne un'alleata in grado di operare un'utile diversione sul fianco delle armate russe, in caso di conflitto europeo, la Germania aprese a fornire la Porta di munizioni, di cannoni e d'istruttori per l'esercito ottomano. Venne la guerra balcanica e pei turchi vennero le memorabili sconfitte. Si vide allora che gli effettivi turchi esistevano soltanto sulla carta. Il prestigio germanico parve vacillare; ma Berlino non voleva rinunciare a' suoi progetti del dimani, e lo provò nella Conferenza di Londra, opponendosi a tutte le misure di coercizione contro i turchi perchè evacuassero Adrianopoli. Così la Germania riacquistò le buone grazie a Costantinopoli e seppe abilmente rinsaldarle con l'invio della missione del generale Liman von Sanders. Enver Pascià era definitivamente una creatura venduta alla causa tedesca. Tutto era preparato, preordinato: nella guerra europea la Turchia **avrebbe servilmente seguito Germania ed Austria, e il sogno dell'Amburgo-Golfo Persico**

BAGDAD - LA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA.

BAGDAD - LA MOSCHEA DI KAZMEIN.

sarebbesi tramutato rapidamente in una tangibile realtà.

Uno scrittore tedesco, il Rohrbach, poco prima della guerra scriveva: « Noi non possiamo attaccare l'Inghilterra in casa sua, ma dobbiamo cercare di attaccarla altrove. L'Egitto è un punto dove, grazie alla Turchia, si potrà attaccare l'Inghilterra. La perdita dell'Egitto, che le toglierebbe la sorveglianza del Canale di Suez, costituirebbe, per i possedimenti dell'Africa centrale e orientale, una ferita profonda. Ma perchè la Turchia possa assalire l'Egitto, bisogna che abbia un buon esercito e strade ferrate che permettano il rapido e facile trasporto delle sue truppe della Mesopotamia e dell'Anatolia verso l'Egitto. È in ciò che la Germania deve aiutare la Turchia. Una Turchia forte, se è un pericolo per l'Inghilterra, è per noi un grande vantaggio ».

Con la ferrovia Amburgo-Golfo Persico la Germania voleva dunque, oltre che conquistare una nuova grandiosa colonia, liberarsi dalla schiavitù di Suez, aprendo un'altra via delle Indie che dissanguasse quella inglese del Canale e questa strategicamente minacciasse.

Ma gli Alleati hanno frustrato l'ambizione alemanna, e l'Amburgo-Golfo Persico, base indispensabile del piano pangermanista, è un pericolo per l'intera Europa definitivamente sventato. Nella penisola arabica i turchi non hanno patito che sconfitte: hanno perduto quasi l'intera Armenia, sono in completa rotta in Mesopotamia, e in Persia il loro vessillo di rivolta è stato abbattuto e calpestato dalla vittoriosa avanzata delle truppe russe. Che faranno e che diranno ancora gli ultrannessionisti e i famelici imperialisti tedeschi? Si culleranno ancora in rosei sogni di conquiste coloniali, essi che, nei giorni della conquista inglese di Bagdad, pubblicavano in giornali gravi e note riviste, fantastici progetti di comunicazioni ferroviarie tra le due capitali sulla Sprea e sul Tigri?

Oggi il silenzioso successore di Abdul Amid piange il suo distrutto esercito, la ricchissima Armenia sottratta al suo feroce sanguinoso giogo, e le fertilissime valli del Tigri e dell'Eufrate perdute per sempre; e i suoi trecento milioni di sudditi sanno oramai che l'amicizia dell'imperatore di Germania, il « Califfo d'Occidente », ha portato alla Turchia l'estrema condanna. Non sarà più Guglielmo II a ridare alla favolosa città di Aroun-el-Raschid l'antico splendore nell'Oriente. Uno dei principali, se non il principale scopo della guerra germanica, è dunque fallito. Nella Turchia asiatica Inghilterra, Russia, Italia e Francia hanno affermato i rispettivi diritti e domani, imponendo la pace, dovranno raccogliere i compensi della guerra che non cercarono, ma subirono. Per la Germania colà non potrà esservi posto; e i molti progetti della grande linea ferroviaria Amburgo-Berlino-Vienna-Budapest-Costantinopoli-Bassora (una settimana di viaggio per arrivare dal Mare del Nord al Golfo Persico), e viceversa, troveranno giusto asilo e meritato oblio nei polverosi scaffali delle biblioteche tedesche.

L'« Amburgo-Golfo Persico exprèss » non partirà mai....

MARIO CORSI.

Le salmerie.

I salmieri sono i soldati delle salmerie.

Per loro la grande guerra ha coniato, fra tanti, ancora un neologismo.

E sono gli umili della guerra.

Quelli che nessuno o pochi ricordano e l'esaltazione del pubblico non tocca, o l'ammirazione appena sfiora; quelli che la gloria non incorona, che non torneranno fregiati e non avranno i fiori dalle folle: piccoli e infaticabili uomini, sperduti nel meccanismo e nel turbine della guerra colossale, piccoli atomi di un organismo immenso, oscuri soldati silenziosi, che trascinano nell'ombra, offuscato dalle gesta di chi combatte davanti, il loro umile eroismo; modesti e tenaci, nel pericolo e nella fatica, nella morte e nel sacrificio, senza riposo e senza pace, col loro mezzo primitivo ed eterno, col loro mulo instancabile e paziente.

E sono tutto.

Il tramite sottile che porta la vita ai combattenti, le ultime arterie filiformi e spesse, onde fluisce alla grande massa periferica tutto quanto è necessario ed indispensabile alla sua esistenza ed alla sua guerra: il pane e l'acqua, il rancio e il caffè caldo, l'asse di legno e il graticcio di vimini per ripararsi e coprirsi, la rotaia d'acciaio e il sacchetto da terra per blindarsi e il proiettile e l'arme per difendersi e colpire.

Sono l'ultima via; il mezzo finale di distribuzione dal centro di rifornimento alla prima linea, l'ultima diramazione del vastissimo e poderoso servizio logistico, dell'organismo colossale che è come il sistema di circolazione dell'esercito.

Questo servizio di una importanza essenziale, che ha la delicata funzione d'approvvigionare le truppe, agli ultimi concentramenti marginali, si spezza, si suddivide, si dirama colle salmerie a tutti i reparti avanzati. Così dal centro di rifornimento,

TIMAU - SALMERIE IN BREVE SOSTA.

TRASPORTO DI TAVOLE PER LA COSTRUZIONE DI BARACCHE. (*Com. Supremo* - *Rep. Fotografico*).

dai magazzini, dai luoghi di deposito, specie di ganglii distributivi; dagli ultimi punti dove arrivano rombando gli autocarri ed i treni, dal tumulto urlante e scoppiante della macchina si diparte silenziosa e grave, operosa ed eroica, la trama sottile della salmeria, che si compendia in due simboli accoppiati di dovere e di sacrificio, di fede e di tenacia.

L'uomo e il giumento.

All'umiltà della fatica s'aggiunge per loro l'umiltà del mezzo, della via e del pericolo. Non la macchina veloce e rombante, che l'automobilista lancia per lo stradale, buttando un grido di disprezzo alla loro teoria faticante; non il cavallo ardente; non la corsa; ma il mulo ostinato e la marcia lenta e penosa e tutti i maggiori pericoli del tempo e della natura. E vanno in lunga fila, nera e sottile, che rampica e svolta pel dorso dei monti; o s'inabissa dentro a gole cupe, per mulattiere petrose che strapiombano; o sguscia silenziosa per i meandri sconvolti del vallone carsico, o passa, distanziata, sul ponte battuto dal nemico; buoni e pazienti, piccoli e solenni.

TRASPORTO DI VINO
(*Com. Supremo* - *Rep. Fotografico*)

Ogni reparto combattente reca come accessorio indispensabile il suo gruppo di somieri; ogni battaglione è seguito dappresso, in ogni sua vicenda ed in ogni periferia, quando combatte e quando riposa, dalle sue salmerie che lo mantengono e lo riforniscono. A questa costituzione essenziale del servizio, e cioè a questa suddivisione, corrispondente ai reparti di linea, si devono aggiungere le somerie adibite all'artiglieria, i gruppi speciali che servono le batterie da montagna, e certe formazioni meno stabili e più varie che s'istituiscono presso certi comandi e vengono impiegate in trasporti più arretrati.

Questa opera grandiosa e difficile viene organizzata e diretta con una sapienza di distribuzione precisa e puntuale, con un flusso meccanico e regolato; attrav[illegible] difficoltà d'ogni sorta, improvvise e imprevedute, create dai dislocamenti repentini, dalle asprezze della via, dal pericolo dei luoghi, dalle minacce del nemico, dalle avversità delle stagioni e del tempo; difficoltà che devono essere superate assolutamente e sempre, poichè ne dipende la vita e la resistenza e la possibilità di agire della truppa operante.

E la sua vastità e la sua importanza sono accresciute, in questa nostra guerra, dalle specialissime condizioni del terreno, in gran parte montuoso; in cui a certi punti lo

(Com. Supremo - Rep. Fotografico).

SALMERIE DI CAVALLI.

stradale s'arresta per non lasciare che la mulattiera e il sentiero, e bisogna rifornire uomini che vivono l'anno intero sulle più impervie giogaie, dove non erano che il silenzio e l'eternità e dove pure lo sforzo dell'uomo giunge ora a mantenersi, in una sublimità di conquista che vince la natura ostile, in un ardimento fantastico che sembra contenere l'audacia e il martirio del mito di Prometeo.

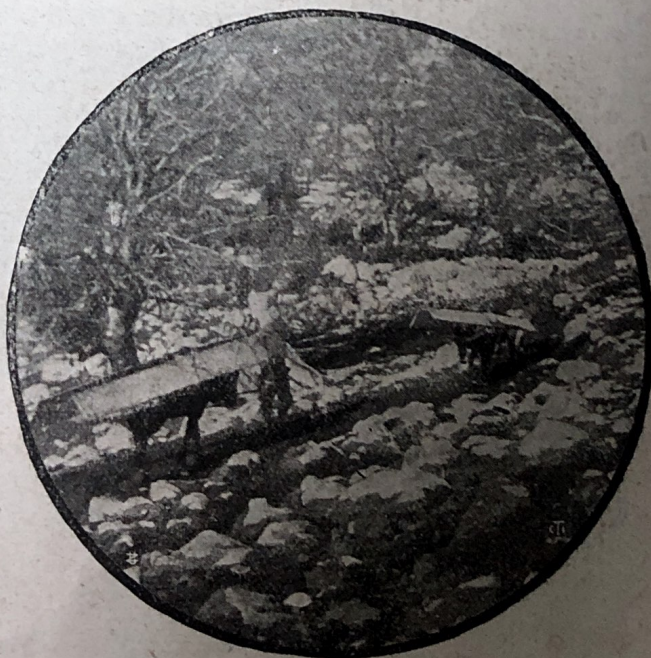
***

La vita del salmiere si svolge poco più indietro della prima linea, colla quale mantiene il contatto continuo del servizio: non presenta il pericolo immediato del nemico, che vi spia col fucile dalla feritoia, o contro il quale bisogna lanciarsi all'assalto; ma è sempre soggetta al pericolo delle artiglierie avversarie. Queste contro le prime linee tirano di rado, o saltuariamente, e, se si fa eccezione per qualche posizione specialmente bersagliata, quasi solo nelle vigilie e durante i combattimenti; ma sulle retrovie e sulle comunicazioni tirano sempre.

E sono nemiche implacabili delle salmerie. Le vanno cercando per ogni piega del terreno, con tiri a zona che si allungano metodici, con tiri d'interdizione che sbarrano la via come una muraglia di morte; le spiano di notte coi loro riflettori inquieti e sinistri, le attendono al varco sui valichi dei monti, ai passaggi obbligati, ai crocicchi stradali, le scoprono e le inseguono senza tregua. E così la strada del salmiere ha sempre una oscura minaccia di morte. La retrovia del Carso, a qualunque ora del giorno e della notte, brontola e ribolle di tonfi e di scoppi, tormentata da uno sconvolgimento perpetuo come una terra maledetta, come una scogliera dantesca, bruciata dal solleone e dal ferro.

Ma il salmiere deve andare e passa. Sovente in margine alla sua via c'è, a un punto, un cartello appiccato ad un albero, con sopra la scritta: — *strada battuta dal nemico, procedere distanziati.* — Lì il nemico l'attende. E se un sibilo improvviso lacera il cielo e s'avvicina rapidissimo, egli sa, pronto, buttarsi al primo riparo: e il sibilo s'allunga e scoppia, lasciando contro l'azzurro una sua nuvoletta bianca.

Questa è un'avventura di tutte le ore, alla quale s'è avvezzato: gli *shrapnells* non l'impauriscono più.

Ma ci son giorni in cui il bombardamento è lungo e feroce e percuote tutta la zona, battendone tutte le strade; ed arrivano i

TRASPORTO DI TAVOLE PER BARACCAMENTI IN MONTAGNA
(Com. Supremo - Rep. Fotografico)

IL CARICO DEI MULI. (*Com. Supremo - Rep. Fotografico*).

grossi calibri: arrivano i trecentocinque. Il trecentocinque, il proiettile della retrovia. Il mostro invisibile, che corre a lungo nel cielo, con un rotolìo ansimoso, con uno stridore lugubre, lasciandovi in un'ansia atroce, fin che cade col suo scoppio enorme: e nell'aria è un frusciare di sassi ed un miagolìo di scaglie intorno. In quell'angoscia, in quel tumulto caotico, i salmieri, piccoli esseri inermi, sperduti e sopraffatti dalla forza turbinosa delle cose, vanno e vanno, poichè c'è il rancio e il pane da portare alle trincee, dove ci sono compagni che soffrono un altro e più duro travaglio, poichè sanno che il loro arrivo è un sollievo sempre ed un attimo di gioia per quelli che attendono ed hanno fame e freddo e sete.

Questo stimolo di solidarietà e di aiuto, questo sentimento di giovare a coloro che sono in un pericolo ed in una sofferenza maggiore è il fondo della loro psicologia, è il senso del loro dovere e del loro sacrificio.

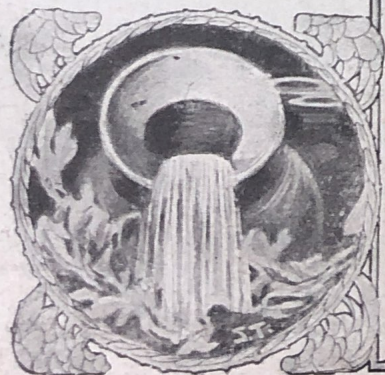
Però, più che il pericolo, quella che è veramente grande è la

loro fatica. Il combattente ha giorni terribili di trincea e di battaglia, ma poi ha lunghi periodi di riposo. E ci son giornate che dorme ed ozia, si ripulisce e gioca e si sdraia felice al sole. Ma il salmiere non riposa mai; anche in questi giorni egli deve fare dei trasporti, deve provvedere ai rifornimenti.

La sua fatica è camminare, camminare sempre a lato del suo mulo instancabile: salire e scendere, andare e tornare, due, tre, quattro volte di seguito. All'alba i soldati devono avere il caffè e spessissimo anche il rancio, alla sera c'è il pane e poi una quantità di altre cose.

Quante cose si portano ai soldati! Quante piccole e grosse cose per nutrirli, scaldarli, proteggerli, armarli! Il vino, gli aranci, i liquori, le munizioni, gli scudi, i caschi, i pacchi, i doni; e d'estate c'è anche l'acqua e d'inverno le coperte, i pastrani, i sacchi a pelo, le tavole, le lamiere.

Il trambusto poi cresce quando il reggimento si sposta e succedono movimenti improvvisi, avanzate, sbalzi. Allora le salmerie non hanno tregua.

E questo bisogna fare sempre, ad ogni costo, con qualunque tempo, con qualunque pericolo. Gran parte dei servizi devon poi farli, fin ch'è possibile, di notte, per sottrarsi alla vista del nemico e per facilitare le distribuzioni. La notte, che talvolta è fresca e dolce, ridente di plenilunii e chiara di nevi, tal'altra è buia e fonda: colma i burrati e copre

(*Com. Supremo - Rep. Fotografico*). SALMERIE VERSO IL PIZZO TIMAU (CARNIA).

gli abissi del suo torbido mistero, pericolosa e cupa, squarciata, a tratti, da riflettori bianchi che tagliano il cielo e fasciano il passante di un biancore glaciale e lo arrestano in un'immobilità spasmodica.

E poi c'è il maltempo e l'inverno: la pioggia, la neve, la tormenta, la valanga.

TRASPORTO DI AGRUMI. (*Com. Supremo - Rep. Fotografico*).

La pioggia. Stillicidii eterni, croscii d'acque senza fine, che annebbiano i monti, immollano le vie; e gli stradali, viscidi e bavosi, colano in mille rigagnoli; e la belletta e la melma crescono col traffico brulicante; e i sentieri della montagna son smossi e sgretolati, o si tramutano in torrentelli croscianti. Allora è una nuova lotta contro l'acqua e il fango. Il fango che s'accompagna alla guerra per tanti mesi dell'anno. Marciare, salire, per ore ed ore, sotto la piova, che li macera e filtra dal collo per le spalle, cola sui ginocchi, infradicia le coscie; guazzare nella mota, sdrucciolare, cadere, affondare nell'acqua fino al malleolo; arrivare zaccherosi e impantanati, lividi e intirizziti, senza più figura d'uomo, poveri così, stanchi e smarriti, rosi dalla tribolazione infinita, in cui solo più dagli occhi vivi e buoni, traluce la forza di uno spirito maraviglioso.

E quando non è più il fango, non è più l'acqua, è la neve.

Candida neve e verginale, che scintilla purissima sulle vette, arrotonda la costa dei monti, si stende in morbidi pianori ovattati e biancheggia e s'indora e svaria tremula d'ombre cilestrine sotto il correre delle nubi...; ma più spesso è nemica, e nemica silenziosa e traditrice: quella che in una notte ha sfatto e sepolto ogni sentiero che bisogna ritrovare, e maschera il burrone e il passo pericoloso, e cova il tradimento e l'abisso ad ogni passo; quella che scende lenta e densa, e chiude il cielo e la via; o quella che coglie all'improvviso, implacabile e tremenda, gelata e tagliente, sbattuta dal vento furioso: e sferza il volto ed accieca, vi toglie il respiro, vi chiude in un cerchio di morte, vi paralizza, vi gela: l'orrore della montagna, la tormenta.

O la valanga terribile, che arriva improvvisa, talora silenziosa, con qualche urlo di creatura afferrata, e sovente tuonando e spazza e travolge e soffoca ogni grido sotto il suo cumulo bianco e crudele. La valanga qualche volta ha la via segnata. Ci sono nella montagna dei canaloni, delle insenature più soggette alla rovina, dove bisogna passare sotto il pericolo continuo, coll'ansia della morte immanente.

E le salmerie vanno sempre.

SALMERIE A TIMAU: MULI IMBASTATI. (*Com. Supremo - Rep. Fotografico*).

(Com. Supremo - Rep. Fotografico).

UN POSTO DI RIFORNIMENTO.

La colonna si snoda, si allunga in catena sottile, punteggia il bianco, vi mette delle piccole macchie nere, che si muovono e salgono: salgono e portano a quelli che sono in alto, in alto — forti e sereni contro il nemico in agguato — le voci e le speranze, le offerte e i voti della patria.

***

Il salmiere è un tipo: un soldato speciale. Uomo anziano, di condizione umilissima, già di mestiere conducente o carrettiere, che ha sovente moglie e figli: è pronto e servizievole, obbedisce senza mai una parola di protesta: pare voglia scontare colla sua infaticabilità quel suo privilegio di vivere un poco dietro, dove il pericolo è minore. Egli dorme pochissimo e quando gli capita, non ha mai riposo; è appena tornato ed è pronto a ripartire. S'affeziona al suo superiore ed anche al mulo che divide la sua miseria. E l'animale conosce il suo conducente alla voce e vanno sempre vicini, accoppiati, a grandi passi veloci; e quando tornano, l'uomo, malconcio, faticato, pensa ancora al governo della bestia

Qualche volta i fantaccini gli si mostrano ingrati. Quando scendono a riposo, giocondi e chiassosi, che sembrano dimenticare tutto il sofferto, e tutto quanto il salmiere ha fatto per loro, se lo incontrano per via, che arranca dietro il suo giumento, lo motteggiano volentieri; ma poi quando sono in trincea lo attendono impazienti e si raccomandano a lui per avere provviste e sigari e qualche fiasco di vino comprato.

E il salmiere passa e ride e s'allontana, incitando il mulo con un suo grido monotono. E poi — quando ritorna — una parola buona, un sorriso, la lettera da casa, il crocchio dei compagni riuniti in baracca sotto il lume, il brontolìo della stufa bastano a incuorarlo, lo rimettono allegro e volonteroso alla sua fatica immutabile.

E accade anche che non ritorna più. Qualche superstite reca la notizia triste: la granata l'ha ucciso, la valanga l'ha sepolto.

Il suo sacrificio è compiuto.

Martiri ignoti e senza gloria. Per loro non la bellezza della battaglia, l'audacia premiata, l'esaltazione eroica della lotta, l'ebbrezza della conquista, o la gioia della vittoria; ma quest'opera anonima, questo travaglio duro e continuo, quest'eroismo oscuro, fatto di dovere e di disciplina, di rinunzia e di dolore: l'eroismo sconfinato ed eterno, istintivo e profondo, degli uomini più umili, che è tanta e grandissima parte di questa nostra guerra di popolo — e più santo perchè più sconosciuto.

Altri martiri e grandissimi stanno innanzi a loro, altri innumerevoli più giovani e gloriosi — travolti nel gorgo immane in cui si inabissa il mondo per rinnovarvi le vestigia del suo dolore eterno e per ritrovarvi nuove e più alte ragioni di libertà e d'ascesa — e quelli sono la giovinezza ardente e questi la virilità serena: tutti avvinti dal grande amore per la loro terra, dalla grande idea della loro giustizia, dalla grande fede nella loro vittoria.

E la patria non dimentica e ne attende l'ora gloriosa.

PIERO TORRIANO.

I MARINAI D'ITALIA PER L'ESERCITO SERBO

La migliore prova del successo delle operazioni marittime degli Alleati nel Mediterraneo è fornita dal trasporto di grandi forze a Salonicco, dallo sgombero del Corpo di spedizione ai Dardanelli e da quelle dell'esercito serbo. Tale risultato è dovuto soprattutto alla energica efficienza della Marina italiana ».

Così Balfour rispose alla Camera dei Comuni il 23 febbraio 1916, il deputato King avendo chiesto se la Marina italiana cooperasse con le altre marine nel Mediterraneo e se il governo potesse dare informazioni sull'opera dei « valorosi alleati italiani ». E le parole del Balfour — pronunziate il giorno stesso in cui si annunziava il salvamento dell'esercito serbo compiuto dai nostri marinai — non vollero essere un semplice atto di testimonianza dell'attività della Marina italiana, ma il riconoscimento solenne del contributo validissimo che l'Italia portava nella guerra navale dell'Intesa, non soltanto nell'Adriatico, ma in tutto il Mediterraneo, e l'affermazione della vastità e molteplicità del compito affidato alle nostre navi, ai fini ancora delle varie e mutevoli vicende degli eserciti alleati dall'altra sponda, come di quelli del fronte macedone e dell'Egeo.

La trasformazione di Brindisi in un porto militare di primissimo ordine, improvvisazione geniale quanto prodigiosa, e la creazione dal nulla della base navale di Valona ci hanno dato modo di compiere l'operazione forse più brillante di questi due anni di campagna, per cui più che trecentomila persone, dal dicembre 1915 al febbraio 1916, nonostante la stagione avversa e l'insidia continua delle armi aeree e subacquee, poterono traversare indisturbate l'Adriatico sotto gli occhi stessi del nemico, in uno specchio di mare strettissimo, su rotte obbligate e lungo spiagge aperte flagellate da tutti i venti e prive di ogni mezzo d'approdo.

Un breve comunicato ufficiale annunziò allora il trasporto dei trecentomila uomini felicemente avvenuto, insieme con quello di altrettanti quintali di materiali e di molte migliaia di quadrupedi, e diede anche delle cifre illustrative; un movimento complessivo di cento piroscafi e diciannove attacchi di sommergibili nemici portati a fondo e tutti mandati a vuoto dal naviglio di scorta.

OPERAZIONI D'IMBARCO A VALONA.

IMBARCO DI PRIGIONIERI AUSTRIACI.

Ma pochi seppero leggere tra le righe le difficoltà superate, l'enorme lavoro di preparazione compiuto, le vaste trame di organizzazione e di sorveglianza tessute in silenzio dalla nostra Marina da guerra con quelle assidue e angosciose crociere di siluranti in cui tutto è febbre sempre, e i nervi e l'anima dei minuscoli equipaggi si tendono in uno sforzo sovrumano per scrutare l'orizzonte, intuire l'insidia, come si tendono i nervi d'acciaio degli scafi agilissimi in uno sforzo di velocità vertiginose segnato dal ritmo dei motori: ansia unica, spasimo concorde di cuori umani e di macchine.

Ai più magari sarà sembrato semplice e naturale che l'impresa si sia svolta senza gravi incidenti e che non un solo soldato serbo sia perito in acqua; ma coloro i quali possono rendersi conto di quel che sia, nelle condizioni attuali, organizzare e condurre con successo una spedizione per mare, della regolarità cronometrica con cui deve compiersi ciascuna fase di simili imprese e dei miracoli di vigilanza a cui sono chiamate le squadriglie di scorta, sanno che il trasporto dei serbi, organizzato e condotto dalla Marina italiana, sia pure col concorso di alcune unità delle marine alleate, vale bene una battaglia vittoriosa, poichè senza questa grande operazione marittima che ha luminosamente provato l'effettivo dominio dell'Italia nell'Adriatico, i gloriosi avanzi dell'esercito serbo e la dinastia dei Karageorgevitc sarebbero oggi in potere dell'Austria e l'aquila bicipite piantata sul Capo Linguetta, a quaranta miglia dalla Cattedrale d'Otranto.

***

Non è a credere che l'opera della Marina italiana in soccorso degli eserciti serbi abbia avuto inizio solo quando, sotto la pressione delle soverchianti armate di Mackensen, le ultime divisioni di re Pietro in ritirata cacciarono verso le nostre coste d'Albania i prigionieri austriaci catturati in tempi migliori; che già da mesi e mesi il rifornimento dei viveri e dei materiali agli eserciti serbo-montenegrini era tutto dovuto alla abilità, alla tenacia e all'ardimento dei nostri marinai.

Fin dall'ottobre del 1915 la crisi dei viveri in Serbia e in Montenegro s'era fatta gravissima, sì da destare le maggiori preoccupazioni fra le potenze dell'Intesa, e, mentre Francia e Inghilterra si assumevano, insieme col nostro Governo, il compito di un largo contributo di viveri, n'era affida-

I SERBI IMBARCANO.

LA GRANDE ADUNATA PER L'IMBARCO.

to esclusivamente alle nostre navi il trasporto sulle coste montenegrine e albanesi.

La campagna austro-bulgara-tedesca contro la Serbia e la successiva invasione del territorio serbo-montenegrino, vennero a mutare sensibilmente la situazione militare nell'Adriatico. Riconosciuta impossibile una resistenza dell'esercito serbo in Albania, diventò necessità assoluta e capitale impedire un accerchiamento e una capitolazione. Alla Francia e all'Inghilterra s'impose il compito di precludere agl'imperi centrali lo sbocco nell'Egeo, a Salonicco; all'Italia quello d'impedire che l' Austria s'impossessasse anche di Valona, chiave dell'Adriatico. Salonicco e Valona dovevano infatti costituire i termini di base per la futura tanaglia contro l'esercito invasore, le due chiavi assicurate dell'avvenire balcanico.

L'Italia si vide perciò improvvisamente costretta a trasformare la sua modesta occupazione di Valona in una vasta e complessa impresa militare sull'opposta sponda adriatica, ch'era destinata a tenere impegnata una gran parte delle nostre forze navali.

IL PRINCIPE ALESSANDRO DI SERBIA E L'AMMIRAGLIO CUTINELLI IN UNA NOSTRA BASE NAVALE.

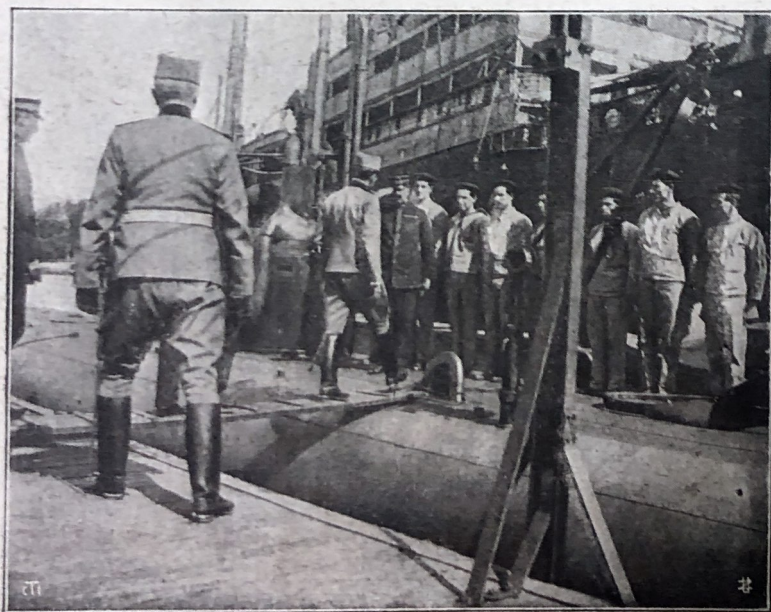
Se l'operare oltre mare fu in ogni tempo pieno di rischi e sotto ogni aspetto difficile, tali difficoltà e tali rischi diventano quasi insuperabili in un mare ristretto e di speciale configurazione come il Basso Adriatico. Suol dirsi che il Canale d'Otranto sia rispetto all'Adriatico quel ch'è la Manica rispetto al Mare del Nord; ma, se l'Inghilterra conobbe le dure prove, i sacrifici e gli ardimenti del trasporto del suo esercito in Francia, la Marina italiana, per il trasporto del nostro esercito a Valona, conobbe prove infinitamente più dure. Anzitutto mentre nella Manica sono ventiquattro miglia di mare con fondali relativamente bassi da sbarrare e difendere, nel canale d'Otranto sono oltre quaranta miglia da vigilare, con fondali di circa mille metri, dove non si possono impiegare i mezzi utili per la Manica. A ciò si aggiunga la prossimità della base di Cattaro e l'insidia della sponda opposta facile al rifugio e ai rifornimenti dei sommergibili nemici. Inoltre, mentre il corpo di spedizione inglese sbarca a in porti e il territorio preparati alla

VERSO LE NAVI D'ITALIA LIBERATRICE.

guerra e forniti perciò di tutte quelle organizzazioni materiali che garentiscono la vita e l'attività bellica di un forte esercito oltre mare, noi dovemmo cominciare dalla creazione *ex-novo* del luogo di sbarco, provvedendone all'assetto e alla difesa.

La prima necessità, infatti, fu quella di costituire a Valona una vera e propria base navale. Nulla si seppe del lavoro incessante e convulso, ma pur sempre regolato da una intima disciplina coordinatrice, che la Marina italiana ha svolto e continua a svolgere in terra albanese per la maggiore efficienza della base navale, per la difesa delle coste, per la saldezza delle nuove occupazioni litoranee, per il sicuro rifornimento delle nostre truppe. Ma chi vide Valona prima che vi sbarcassero i marinai della Divisione Patris, quando era intorno non altro che lo squallore e il deserto delle paludi e un pontile pressochè inaccessibile ne costituiva il porto, rivedendola oggi piazzaforte marittima munitissima, centro irradiatore e propulsore di tutto un movimento grandioso e continuo di armi e d'armati, mentre che i nostri marinai sono su ogni lido come su ogni mare gli annunziatori e le scorte della più vera civiltà latina e che le virtù di organizzazione sapiente — ahi, troppo spesso e facilmente riconosciute a privilegio della nazione germanica! — sono nostre più che d'altrui, poichè in noi ritrovano le forme più nobili della genialità e della bontà.

Al nuovo turbine di vita che la guerra ha suscitato a Valona partecipa oggi tutta la popolazione albanese che la nostra iniziativa e la nostra assistenza hanno strappato all'abbrutimento dell'ozio, della miseria e delle malattie epidemiche, alimentate in modo spaventoso, sotto la dominazione turca, dall'indolenza e dal sudiciume degl'indigeni. La rigenerazione igienica del paese è oggi in massima parte compiuta: opera meravigliosa di umanità e d'italianità, onde si è resa benemerita quella Missione Sanitaria della Marina che, sbarcata a Valona il 30 ottobre 1914 in soccorso dei profughi epiroti scampati ai massacri delle bande greche, doveva più tardi lenire tanti dolori e sanare tante piaghe della tragedia serba.

Nell'economia complessiva della guerra la base navale di Valona ha già servito a funzioni importantissime e spesso anzi decisive: dallo sbarco del corpo di spedizione Bertotti alla sistemazione of-

IL PRINCIPE ALESSANDRO VISITA UN SOMMERGIBILE ITALIANO.

UNO DEI PONTILI D'IMBARCO A VALONA.

fensiva e difensiva della costa, dall'apprestamento metodico e sicuro dei rifornimenti d'ogni genere all'imbarco delle truppe serbe sospinte oltre i confini della patria; ma i più ignorano le condizioni particolarmente difficili create dall'incalzare precipitoso degli avvenimenti balcanici.

Erano ancora i giorni della preparazione febbrile, allorchè in patria si apprestava l'esercito e il materiale guerresco da inviare sull'altra sponda e si concentravano i piroscafi destinati ai convogli, mentre a Valona si affrettava l'assetto della base e la Marina si preoccupava di mettere in opera i mezzi più efficaci di difesa contro eventuali aggressioni nemiche dal mare e dal cielo, ed ecco giungere al mare dall'interno della Serbia, attraverso i monti d'Albania, le prime colonne di prigionieri austriaci convogliati in due diverse direzioni su Valona e su Durazzo....

Con l'agonia straziante di quell'avanguardia colerosa e famelica già pesava sulle spiaggie albanesi tutto l'incubo della tragedia senza nome, tra le più spaventose che la storia conosca; e l'opera sublime di pietà dei nostri medici e dei nostri infermieri ebbe principio su quelle povere carni di nemici, larve più che uomini, a cui le navi italiane apparvero come la più sospirata delle liberazioni.

Per lo sgombero di quella prima massa d'infelici, segnati dal marchio delle sofferenze più atroci e del morbo dilaniatore, come per la salvezza delle truppe e dei profughi serbi che li seguivano, importava assicurarsi senza esitanza il dominio anche temporaneo della rada di Durazzo. Perciò, ad integrare il compito della flotta, l'Italia provvide ad inviare colà, insieme con un'altra Missione Sanitaria della Marina, cinquemila soldati ai quali fu affidata la protezione della ritirata dei serbi.

Così Durazzo e Valona furono i luoghi di concentramento dove, con la grande opera umanitaria del ritiro dei prigionieri austriaci, si compì l'imbarco dell'esercito serbo; furono le arterie attraverso le quali nuovo sangue ristoratore potè rifluire nelle vene di migliaia e migliaia di combattenti indomabili, che l'aggressione nemica aveva per un momento abbattuto ma che ora, a bordo delle navi italiane salvatrici, tra i marinai e i cannoni d'Italia, rinascevano alla speranza e all'orgoglio della riscossa imminente.

Riversandosi disordinatamente come fiumana sulle spiagge, esausti dai patimenti di marce disastrose, i più validi chiedevano pane, tutti imploravano l'imbarco. Ma le navi non erano capaci di contenere tanto carico in una volta e molti dovevano per qualche giorno accampare all'aperto, esposti al freddo e alle intemperie, confusi tra le masserizie dove eleganti pellicce e valigie di

DALLE MAONE A BORDO DEI GRANDI PIROSCAFI.

UFFICIALI E SOLDATI SERBI IN ATTESA DELL'IMBARCO.

lusso logore come il sacco del contadino rendevano anche più triste con la loro ironia il ricordo degli agi perduti. E i nostri ufficiali e marinai delle infaticabili compagnie da sbarco distribuivano viveri e indumenti, disciplinavano con ogni cura gl'imbarchi di tutta quella gente, spesso atterrita dai frequenti attacchi aerei, accendevano i primi fuochi, costruivano i primi ricoveri, apparecchiavano pontili e maone per il trasporto dei malati più gravi sulle navi-ospedali, e da Brindisi partivano convogli carichi di viveri e di medicinali per riprendere poi altre rotte con un carico più prezioso di buon sangue restituito alla vita e alla guerra di domani....

Ma molti, troppi erano i malati e i feriti che si offrivano alla pietà italiana per il miracolo della resurrezione.

SBARCO DI FERITI SERBI IN UNA NOSTRA BASE NAVALE.

Ufficiali medici e marinai infermieri si dedicarono al penoso lavoro a bordo e a terra con sublime spirito di abnegazione, pronti sempre ad ogni richiamo, alle voci disperate dei moribondi come all'urlo dei troppo avidi di cibo, respirando notte e giorno per mesi interi l'aria della morte che li minacciava da vicino, eroi tra gli eroi, per l'umiltà oscura del sacrificio, per la profonda tenerezza con cui si offrivano ai servizi più repugnanti.

Quest'opera di assistenza sanitaria a Durazzo e a Valona, per le condizioni stesse e per il numero dei sofferenti, dovette nel primo periodo limitarsi ai soccorsi immediati — pulizia, disinfezione, medicamenti — cercandosi d'isolare alla meglio gl'infetti e i sospetti per difendere i nostri dal contagio epidemico. La dissenteria, il tifo, il colera che avevano fatto strage tra quei derelitti durante la ritirata, minacciavano di propagarsi in modo allarmante nei luoghi di concentramento, sulla spiaggia di Durazzo, a Valona e persino a Brindisi.

Dal gennaio 1916 alla prima metà di febbraio, la maggioranza delle truppe serbe riparò a Durazzo, dove la Missione Sanitaria della Marina italiana, sbarcata con le nostre truppe, provvedeva alle prime cure e alle disinfezioni indispensabili. Di là i soldati più deboli e malati erano imbarcati sulle navi-ospedali minori e su piccoli piroscafi per essere trasportati a Valona; i più validi raggiungevano Valona a piedi, facendo il viaggio a tappe e lasciando quelli che non resistevano alla fatica del cammino nei vari

campi di riposo e negli ospedaletti scaglionati lungo la strada, specie al passaggio dei fiumi Skumbi e Semeni. A Valona, quelli che arrivavano per mare, venivano trasbordati direttamente sui grandi piroscafi che li portavano a Corfù e a Biserta; gli altri erano riuniti al campo di Arta, superficie di terreno dunoso a nord della città, ottimo per l'isolamento, provvisto d'acqua abbondante e già popolato di numerose baracche ospitali e bene costruite, intorno a cui sorse a poco a poco tutto un vasto accampamento. Presso la fine di febbraio continuavano a giungere ancora a Valona scaglioni di serbi da Durazzo, che frattanto si veniva sgombrando, e da Elbassan, dove le estreme retroguardie avevano opposto al nemico, con le ultime cartucce, la resistenza disperata trascinando con sè quarantaquattro cannoni, pochi carriaggi, i muli, i cavalli e gran numero di malati e di feriti. Fu come l'ultimo fiotto di sangue, il più abbondante e il più malato. Arrivarono allora al campo d'Arta in pochissimi giorni più che dodicimila serbi e altrettanti cavalli, e in quel breve periodo l'assistenza medica divenne più assidua e più gravosa.

IN ATTESA DELL'IMBARCO.

***

Per il trasporto di tutto l'esercito serbo, dei prigionieri e dei profughi da Durazzo e San Giovanni di Medua a Valona e a Corfù, un movimento colossale di piroscafi di ogni tonnellaggio, per la più parte italiani, sotto la protezione di potenti incrociatori e operosissime squadriglie di cacciatorpediniere, torpediniere e motoscafi della nostra Marina da guerra, si addensò per tre mesi consecutivi, principalmente sulle rotte dei triangoli Brindisi-Durazzo-Valona e Brindisi-Valona-Corfù. Crediamo che solo un'esposizione di cifre, per quanto breve e riassuntiva, possa rendere evidente anche ai profani la vastità di quel movimento e suscitare l'imagine dello sforzo gigantesco.

Dal 12 dicembre 1915 al 22 febbraio 1916 furono imbarcati e trasportati 11.651 profughi, ammalati e feriti serbi a Brindisi, Lipari, Marsiglia e Biserta; 130.841 soldati serbi (truppe appiedate) a Corfù e 4.100 a Biserta. Furono impiegati perciò 6 grandi transatlantici italiani, 2 incrociatori ausiliari francesi, 6 navi-ospedali (5 italiane, 1 francese), 2 piccole navi-ambulanza italiane, 34 piroscafi medi e piccoli e bastimenti ausiliari (15 italiani, 15 francesi, 4 inglesi): in tutto 28 unità italiane, 17 francesi e 5 inglesi. Furono compiuti 216 viaggi da San Giovanni di Medua, Durazzo e Foci della Vojussa a Valona e qualcuno direttamente a Corfù ed altri a Brindisi, Lipari, Marsiglia e Biserta.

La cavalleria serba (uomini 13.068, cavalli 10.153) fu trasportata da Valona a Corfù nel marzo del 1916 con 6 grandi piroscafi (3 italiani, 2 inglesi, 1 francese) che fecero 17 viaggi.

IL VOIVODA PUTNICK SBARCA DA UN NOSTRO CACCIATORPEDINIERE.

Il trasporto dei prigionieri austriaci (22.928: n'erano partiti da Nisch 70.000!) da Valona all'Asinara durò dal 16 dicembre 1915 fino al 12 febbraio 1916 e fu fatto in 13 viaggi con 14 piroscafi (11 italiani, 2 francesi, 1 inglese). In quell'occasione il colera scoppiò violento sui piroscafi italiani *Re Vittorio* e *Cordova*, i quali ebbero a bordo 5000 morti ciascuno e fra questi moltissimi degli equipaggi.

Per il vettovagliamento e la cura dei serbi (profughi e soldati) accampati sulle spiaggie albanesi in attesa dell'imbarco dal 19 gennaio 1915 al 22 febbraio 1916, furono impiegati 24 piroscafi (17 italiani, 5 inglesi, 2 francesi) che fecero 73 viaggi e sbarcarono 22.000 tonnellate di viveri, foraggi, medicinali e materiali vari.

Occorre notare che queste cifre riguardano esclusivamente il trasporto dei serbi, poichè vi sono escluse non soltanto quelle che si riferiscono al traffico dei rifornimenti apprestati dalla Marina Italiana agli eserciti serbo-montenegrini prima della loro ritirata, ma ancora le altre importantissime circa il trasporto di uomini e materiale bellico e logistico per il nostro corpo d'occupazione in Albania per la base navale di Valona, trasporto che fu compiuto contemporaneamente a quello dei serbi, fra gli stessi porti e sulle stesse rotte, senza mai creare intralci o ritardi nello sgombero delle truppe in ritirata, anzi integrandolo ed aiutandolo per la maggiore economia dei mezzi.

PER NON PASSARE AL NEMICO AVEVANO SEGNATO IL CAMMINO DELLA SALVEZZA DI UNA SCIA DI CADAVERI....

L'organizzazione dei convogli fu condotta dal Comando navale italiano coi criteri più moderni, e si può dire che l'operazione del trasporto dei serbi attraverso l'Adriatico e il Jonio, i mari più infestati dai sommergibili austriaci e da quelli posamine tedeschi, abbia per prima efficacemente dimostrato col proprio successo il valore della navigazione in convoglio contro gli attacchi sottomarini, confermato più tardi dal trasporto del ricostituito esercito serbo da Corfù a Salonicco.

Basta guardare la carta per rendersi conto esattamente delle enormi difficoltà superate, dei pericoli evitati e della perfetta organizzazione dell'impresa dovuta alla nostra Marina da guerra. La prossimità di Cattaro, base navale potentissima e inaccessibile, dava al nemico un vantaggio assoluto, poichè i suoi sommergibili, sguinzagliati alla caccia dei nostri convogli, secondo le notizie fornite dagli aviatori che quotidianamente roteavano con le loro squadriglie esploratrici nel cielo di Valona e di Durazzo, potevano per la facilità dei rifornimenti montare di sentinella la notte lungo le coste aperte dove avvenivano gl' imbarchi e sorvegliare continuamente le mosse delle navi maggiori alle loro basi, Valona e Brindisi, per tagliarne la rotta ed offenderle a loro piacimento.

In complesso i sommergibili austriaci portarono a fondo diciannove attacchi contro i convogli dei serbi, ma tutti fallirono il bersaglio, e il naviglio di scorta, subito lanciato all'inseguimento, impedì ogni volta col tiro dei cannoni e col lancio delle bombe, di rinnovare l'attacco.

***

Così l'esercito serbo potè raggiungere immune Corfù, donde, ricostituito, riprese il suo glorioso posto di combattimento nelle trincee di Macedonia.

Sei mesi dopo, per lo sbarco del nostro corpo di spedizione a Salonicco, quei legami di solidarietà che i marinai italiani avevano stretto con l'esercito serbo, nei primi giorni della sua più avversa fortuna, si rinnovavano, consacrati in un più saldo vincolo d'armi, ora che accanto alla risorta Armata del Principe Alessandro, i soldati italiani, gli eroi del Carso e del Trentino, offrivano il loro sangue in terra macedone per la riconquista della patria serba.

Sia questo vincolo, che oggi tiene affratellati sotto le stesse bandiere gli eserciti d'Italia e di Serbia, vincolo di operosità concorde fra le due nazioni domani, quando nell'Adriatico ridiventato golfo d'Italia, la nuova Serbia ritroverà, con la libertà dei propri traffici, le garanzie di un sicuro avvenire di pace, di prosperità e di lavoro.

PAOLO GIORDANI.

Fot. Ufficio Spec. della Marina: dal volume La Marina Italiana per l'Esercito Serbo *di prossima pubblicaz.*

OCCORREREBBE MEZZO MILIONE!

La sottoscrizione aperta dal Touring per una pubblicazione di propaganda all'estero per la miglior conoscenza della nostra guerra, risponde ad un sentimento di opportunità profondamente sentito. Lo dimostra il suo successo, pure in questo momento in cui in tante maniere e per motivi assai seri si fa appello a tutti coloro che hanno mezzi.

Proprio in questi mesi dai più autorevoli giornali si constata, con articoli che tradiscono la trepidazione a lungo contenuta ed ancora insoddisfatta, la necessità di un'intensa azione che metta in valore lo sforzo nazionale italiano. A questo desiderio il Touring sta per dare un contributo non soltanto di adesione ideale, ma effettivo ed importante.

La prima lista pubblicata nella *Rivista* di aprile portava il complesso di L. 227.500. Oggi ne facciamo seguire una seconda cospicua che fa salire il montante a L. 350.200. Onore ai generosi!

Somma precedente L. 227.500 — « ILVA », SOCIETÀ ANONIMA, Genova, L. 10.000 — REVEL GIUSEPPE E SOCIETÀ PER L'ESPORTAZIONE E L'INDUSTRIA ITALO-AMERICANA, Milano, L. 5.000 (di cui 4.000 della Società e 1.000 personali) — SINIGAGLIA ING. OSCAR (Consigliere Delegato della Società Anonima Ferrotaie), Roma, L. 5.000 — SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA DINAMITE NOBEL, Avigliana (Torino), L. 5.000 — SOC. ANON. DELLE MINIERE DI MERCURIO DEL MONTE AMIATA, Abbadia San Salvatore (Siena), L 5.000 — SOC. ANON. FABBRICA AUTOMOBILI E VELOCIPEDI EDOARDO BIANCHI, Milano, L. 5.000 — SOC. ANON. TRAFILERIE E LAMINATOI DI METALLI, Milano, L. 5.000 — COTONIFICIO CANTONI, Milano, Lire 3.000 — PARODI EMANUELE VITTORIO E CORDERIA NAZIONALE GIÀ CARRENA E TORRE, Genova, L. 3.000 (di cui 2.000 personali e 1.000 della Società) — SOC. DELLE CARTIERE MERIDIONALI, Torino, L. 3.000 — « SPA », SOC. LIGURE PIEMONTESE AUTOMOBILI, Torino, L. 3.000 — SOC. ANON. « LA MOTO ARATRICE », Milano, L. 3.000 — SOC. GEN. ITALIANA EDISON DI ELETTRICITÀ, Milano, 3.000 — DITTA TENSI, Milano, L. 3.000 — BORSALINO COMM. TERESIO, Alessandria, L. 2.000 — BRIOSCHI ACHILLE & C., Milano, L. 2.000 — COOP. NOVARESE FABBRICA MUNIZIONI, Novara, L. 2.000 — COTONIFICIO DI TROBASO, Intra, L. 2.000 — FEDERAZ. DEGLI ARMATORI LIBERI ITAL., Genova, L. 2.000 — MANIF. ITAL. CINGHIE MASSONI & MORONI, Milano, L. 2.000 — SOC. ANON. PURICELLI « STRADE E CAVE », Milano, L. 2.000 — SOC. ANON. LIGURE PER LA RAFFINERIA DEGLI ZUCCH., Genova, L. 2.000 — SOC. ANON. « ZÜST » FABBR. AUTOMOBILI, Milano, L. 2.000 — SOC. ANON. CARTIERA ITALIANA, Torino, L. 1.900 — SOC. ANON. « LA FILOTECNICA », ING. A. SALMOIRAGHI & C., Milano, L. 1.500 (di cui 1.000 della Società e 500 personali del Senatore Ing. A. Salmoiraghi) — ING. GIOVANNI E ANITA BAROSI, Milano, L. 1.000 — FIGLI DI GIUSEPPE BERTARELLI, Milano, L. 1.000 — CALZATURIFICIO DI VARESE, Varese, L. 1.000 — CARTIERA PIROLA & C., Milano, L. 1.000 — CARTIERE PAOLO ANDREA MOLINA, Varese, L. 1.000 — CARTIERA DI MASLIANICO, Maslianico (Como), L. 1.000 — GALIMBERTI G. B. & FIGLI, Osnago, L. 1.000 — DITTA MULATTI SUCC. CERETTI & MULATTI, Bovisa (Milano), L. 1.000 — RIVETTI GIUSEPPE, Biella, L. 1.000 — RUSCONI, FRASCHINI & C., Milano, L. 1.000 — SOC. AMBROGIO BINDA & C., Milano, L. 1.000 — SOC. ELETTROMECCANICA GALILEO FERRARIS, Milano, L. 1.000 — SOC. ING. NICOLA ROMEO & C., Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. CONCIARIA VALLE OLONA, Varese, L. 1.000 — SOC. ANON. METALLURGICA GIACOMO CORRADINI, Napoli, L. 1.000 — SOC. ANON. EGIDIO E PIO GAVAZZI, Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. COTONIFICIO FRATELLI DELL'ACQUA, Legnano, L. 1.000 — SOC. ANON. FONDERIE ITALIANE LUIGI BALCONI, Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. MAGAZZINI RACCORDATI NUOVA STAZIONE CENTRALE, Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. OFFICINE INSUBRI, Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. OFFICINE MAIOCCHI, Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. NATHAN-UBOLDI, Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. OFFICINE ELETTROCHIMICHE DOTT. ROSSI, Legnano, L. 1.000 — SOC. ANON. LANIFICIO NAZIONALE TARGETTI, Milano, L. 1.000 SOC. ANON. TECNOMASIO ITALIANO BROWN-BOVERI, Milano, L. 1.000 — SOC. ANON. VENETA COSTRUZIONI MECCANICHE E FONDERIA, Treviso, L. 1.000 — SOCIETÀ ODORICO & C., Milano, L. 1.000 — ING. ROBERTO ZÜST, SOCIETÀ IN ACCOMANDITA, Milano, L. 1.000 — CAMOCINI & C., Como, L. 500 — COLOMBO ABRAMO & C., Milano, L. 500 — COMI ING. FELICE & C., Milano, L. 500 — FERRARIO CARLO, Milano, L. 500 — LANFRANCHI ING. COMM. REMO, Cremona, L. 500 — MACCHI & C., Milano, L. 500 — MANIFATTURA DI LANE IN BORGOSESIA, Torino, L. 500 — MUGGIA MARIO, Vercelli, L. 500 — SOC. ANON. ESERCIZO BACINI, Genova, L. 500 — SOC. ANON. FABBRICHE RIUNITE DEGLI AGRICOLTORI ITALIANI, Milano, L. 500 — SOC. ANON. FRERA, Milano, L. 500 — SOC. ANON. WESTERN ELECTRIC ITALIANA, Milano, L. 500 — SOC. AN. DI ELETTROCHIMICA, SOC. PER LA FABBRICAZIONE DELL'ALLUMINIO E ING. COMM. LORENZO ALLIEVI, L. 500 (di cui 100 dell'Ing. Comm. Allievi e 400 della Società) — SOC. AN. OFFICINE DI ENERGIA ELETTRICA, Novara, L. 500 — TONOLLI A. & C., Milano, L. 500 — VIGNATI FABIO & C., Legnano, L. 500 — VOLONTÈ GIUSEPPE, SOC. ANON. « AL VULCANO », Milano, L. 500 — FRATELLI ZARI, Milano, L. 500 — OFFICINE MECCANICHE ARMANDO ZANOTTA, LAMPUGNANI & C., Milano, L. 500 — BOZZALLA AVV. COMM. CESARE, Torino L. 400 — PRATO PREVIDE

ING. ROBERTO, Novara, L. 250 — SOCIETÀ AN. DELL'ORTO, Milano, L. 250 — SOC. ANON. « L'IDROFILA », Castronno (Como), L. 250 — CARTIERE DE MEDICI & C., Ciriè (Torino), L. 200 — OFFICINE MECCANICHE FRATELLI FERRANDO, Torino, L. 200 — OFFICINE MECCANICHE ING. LEVI & C., Milano, L. 200 — RAFFINERIA DI RISO FELICE LOMBARDI, Vercelli, L. 200 — SARTORI CAV. GIOVANNI, Lanificio di Stia (Arezzo), L. 200 — BONOMI RAG. CARLO, Milano, L. 100 — BROCCA DOTT. ALBERTO, Dervio (Como), L. 100 — GEISSER AVV. COMM. ALBERTO, Torino, L. 100 — MARTIGNONI LUIGI, Molassana (Genova), L. 100 — MIGLIARDI COMM. GIOVANNI, Savona (Genova), L. 100 — MOLINARI ARISTIDE, Milano, L. 100 — MARTIGNONI VITTORIO, Molassana (Genova), L. 50 — Totale L. 350.200.

La cifra raggiunta è senza dubbio notevole, ma noi vorremmo toccare o almeno avvicinare il mezzo milione.

Il verbo suscitatore di rispetto, di simpatia e di equa valutazione dell'opera italiana, ha bisogno di essere moltiplicato in misura enorme per giungere dappertutto, per far sapere e far credere la magnifica verità, per creare di conseguenza un'opinione pubblica straniera a noi favorevole. Quanto è vasto il mondo civile, tutto dovrebbe essere nelle classi colte rimescolato da una colossale propaganda.

Dell'Italia ben poco o nulla si sente dire. I giornali esteri tacciono, i popoli ignorano. Eppure noi sappiamo quale formidabile peso nella bilancia della guerra ebbe, ha ed avrà il nostro intervento poderoso, organizzato, esiziale al nemico.

Ci sono annunciate altre numerose importanti sottoscrizioni, di importi non ancora precisati, ed altre minori. Avanti con forza e coraggio; prepariamo la terza lista. Si facciano risolutamente avanti i *generosi intelligenti*. Si tratta di spendere del denaro, collettivamente molto denaro, per un'opera di interesse morale evidente, di interesse materiale non meno sicuro.

Guardiamo l'avvenire.

La riunione alla sede del Touring dei sottoscrittori.

La giornata del 29 aprile segna un'ottima data per la nostra sottoscrizione. Il Consiglio del Touring ha radunato alla Sede i benemeriti sottoscrittori, alla presenza del ten. gen. Angelotti, comandante del corpo d'armata di Milano; del rappresentante del gen. Sardegna, presidente del Comitato di mobilitazione industriale; del prefetto conte Olgiati; del sen. Salmoiraghi, presidente della Camera di Commercio di Milano e dell'Unione delle Camere di Commercio del Regno; dell'on. Cappa, rappresentante dell'Associazione Lombarda dei Giornalisti e di numerose altre autorità.

Il gr. uff. L. V. Bertarelli ringraziò i generosi oblatori, diede comunicazione dell'alto compiacimento espresso fin dall'inizio dall'Augusto nostro Sovrano, dal presidente del Consiglio on. Boselli, dal gen. Cadorna (del quale lesse una lettera piena di consenso e di simpatia vivissima); dal gen. Porro, che con particolare benevolenza concesse l'appoggio del Comando Supremo, dai ministri e sottosegretari degli Esteri, della Guerra e della Marina, dall'on. Ministro Scialoja, delegato alla propaganda; poi informò dello svolgersi felicissimo della sottoscrizione, che sta per toccare con le assegnazioni in corso non ancora definitive le 400.000 lire, per cui, grazie alla generale simpatia, che continuamente va guadagnando nuove adesioni, non è temerario sperare di raggiungere la cifra di mezzo milione. La tiratura del volumetto, di circa ottanta pagine, raggiungerà allora la bella cifra di un milione di copie, che si diffonderanno per il mondo per un'equa valutazione del nostro sforzo.

La redazione dei testo, affidata a persone di sicura competenza, è ormai a buon punto: esso avrà un breve accenno storico-politico sulle cause della nostra guerra, sull'ineluttabilità del distacco dalla Triplice, sulle nostre sacrosante rivendicazioni: poi verranno illustrate le varie e complesse organizzazioni: quella bellica coi meravigliosi successi di terra, di mare, d'aria; quella industriale e civile, quella sanitaria. La parte illustrativa avrà somma importanza: le fotografie sono scelte con cura particolarissima fra le più belle, le più caratteristiche e le più suggestive, grazie al prezioso aiuto del Comando Supremo e del Ministero della Marina: alcune di esse rammenteranno il sacrificio dei martiri irredenti ed il sangue generoso da essi versato per la Gran Madre. Il volumetto avrà pure una bella Carta della fronte: le caratteristiche di essa saranno inoltre opportunamente messe in evidenza da speciali profili.

Importanza capitale assume il lavoro di organizzazione per la distribuzione all'estero: è questo un punto sostanziale, troppo spesso trascurato, per il quale i provvedimenti presi e quelli in corso assicurano nel miglior modo. Ma affinchè anche ai sottoscrittori resti un ricordo dell'opera e sia loro resa possibile una piccola distribuzione, è stato deciso che per le quote fino a 2.000 lire venga rilasciata una copia ogni 10 lire sottoscritte; oltre 2.000 lire e fino a 5.000 si rilasceranno 250 copie, da 5.001 e 10.000 le copie saranno 500.

Il volumetto verrà stampato nelle lingue francese, inglese, russa, spagnuola, portoghese, italiana e fors'anche nella tedesca per la Svizzera. Nell'interno verrà fatta una piccola distribuzione a titolo di omaggio alle maggiori autorità, ai più cospicui cittadini, a tutti i Comuni, ma specialmente all'esercito e alla marina combattenti, affinchè i nostri prodi sappiano quale eco il loro valore trovi nel cuore del Paese.

Dopo la lucida esposizione del vice direttore generale, accolta dal vivo compiacimen-

to dei presenti e dall'assenso cordialissimo del gen. Angelotti, comandante del corpo d'armata, e del rappresentante del gen. Sardegna, presidente del Comitato di mobilitazione industriale, il prefetto, conte Olgiati, portò con calde parole il plauso del Governo; l'on. Cappa, con l'oratoria sua avvincente, assicurò l'interessamento prezioso della Stampa; il sen. Salmoiraghi offrì, per la diffusione, il concorso delle Camere di Commercio sparse per il mondo. Il comm. Mylius, presidente dell'Assoc. Coton. Italiana e dell'Unione consumatori di carbone, prese per ultimo la parola dando affidamento di una preziosa offerta: un vagone di carbone per la fabbricazione della carta, e presentando il seguente ordine del giorno approvato per acclamazione:

I sottoscrittori all'iniziativa del Touring per la propaganda all'estero della conoscenza della nostra guerra, riuniti a convegno nella sede del Touring Club Italiano in Milano,

ringraziano la Direzione del Touring di aver loro dato modo di partecipare ad una iniziativa che contribuirà efficacemente ad un alto interesse nazionale, e le autorità militari, civili e commerciali che assistendo alla riunione l'hanno confortata del loro autorevole appoggio morale,

prendono atto con compiacimento dell'andamento della raccolta dei fondi che stanno per raggiungere le 400.000 lire e fanno voto che i concorsi che ancora perverranno permettano di raggiungere almeno il mezzo milione,

approvano pienamente quanto fu predisposto dalla Direzione del Touring per l'esplicazione del compito assunto e constatano che la semplicità dei mezzi e le modalità di organizzazione garantiscono la totale e perfetta utilizzazione senza alcun disperdimento di quella qualsiasi più larga somma che si potesse raccogliere, somma che d'altronde sarà sempre impari alla grandiosità dello scopo,

danno mandato alla Direzione del Touring di ringraziare il Re, il Presidente del Consiglio, i Ministri della Guerra, della Marina, degli Esteri, il Ministro delegato alla propaganda, il Capo e Sottocapo di Stato Maggiore, che fin dai più modesti inizi accolsero con simpatia l'annunciata iniziativa,

danno mandato alla Direzione del Touring pure di esprimere al Ministro delegato alla propaganda che esso saprà col suo valido intervento, già effettivamente concesso, rimuovere tutte senza eccezione le difficoltà (effettivamente minime ma sufficienti peraltro ad ostacolare seriamente ed anche ad impedire lo svolgimento dell'iniziativa per carbone, carta, trasporti e facoltà di esportazione) che gli furono segnalate dalla Direzione del Touring o gli saranno in seguito indicate, di che Gli porge vivi ringraziamenti.

La sottoscrizione rimane, come si comprende, aperta: si deve raggiungere il mezzo milione!

LA DIREZIONE DEL TOURING.

Per le Scuole, per i Comuni, per gli Uffici Pubblici

La pubblicazione che andiamo organizzando per la conoscenza della nostra guerra all'estero è un punto acquisito del più alto valore patrio. Ma nello stesso ordine di cose, abbiamo anche il piacere di poter oggi annunciare — non più per l'estero ma per l'interno — un nuovo contributo interessantissimo.

Ricordano i Consoci che avevamo promesso di distribuire alle scuole secondarie la Carta della Fronte Giulia, che dapprima doveva essere in 2, poi fu in 4 fogli. Un antico amico del Touring — la ditta Pirelli — sotto l'impressione della suggestiva creazione della nostra Grande Carta della Guerra in 24 fogli, ci chiese perchè non aumentassimo il valore dell'omaggio, fornendo alle scuole non soltanto la Fronte Giulia ma l'intiero quadro della nostra guerra.

L'amico nostro, il quale sapeva perfettamente che ciò avrebbe ecceduto i mezzi del Touring per la propaganda, intendeva in questa forma di offrire una cooperazione propria che infatti fu, come si comprende, accettata con entusiasmo. Poi cedendo alle nostre pressioni, anche il campo in cui l'omaggio doveva essere contenuto, cioè quello delle scuole, fu di molto allargato fissandosi in questo concetto: dare gratuitamente un notevole numero di queste Carte non soltanto alle scuole ma altresì ad altri pubblici Enti, che potessero opportunamente metterle in vista di un pubblico numeroso: in altre parole esporre la Carta in luoghi dove potesse venire facilmente osservata e studiata da molti. Unica condizione posta quindi (s'intende entro i limiti delle copie disponibili e che deve trattarsi di Enti pubblici) quella che la Carta venga affissa in luoghi ben frequentati dove la sua visione torni facile e comoda.

La cosa prese un'importanza tale che, nell'intento di facilitare l'incollatura della vasta Carta, che misura complessivamente metri 3.50 × 1.50, ci siamo decisi a farne un'edizione speciale riunendo i fogli a 4 a 4 in modo che torni più facile il loro collegamento. Entro un mese dunque, uno stuolo per così dire innumerevole di italiani potrà, trovandosi in una quantità di uffici pubblici, studiare come le scolaresche tutto quanto si riferisce alla topografia della guerra.

Siamo in tempi in cui innumerevoli iniziative hanno dimostrato quanto fattiva sia l'opera dei cittadini che non si accontentano di parole ma procedono a fatti. Esempio eloquente è questo, che qui abbiamo il piacere di annunciare. È un buon augurio per tutto quanto noi ci proponiamo di fare nell'avvenire e che dovrà trovare appoggio in mille modi anche all'infuori dei mezzi diretti di cui il Sodalizio dispone.

Per questa speciale propaganda il Touring ha già incominciato a interpellare gli Enti prescelti, per prendere con essi gli accordi pratici sulle modalità.

l. v. b.

Le Trattrici Pavesi & Tolotti

ALLA FRONTE

Come alla nostra fronte
le Trattrici Pavesi & Tolotti compiono in una difficile curva
il traino delle nostre artiglierie pesanti.

Soci nuovi

inscritti dal 1° al 31 Gennaio 1917

(Continuazione e fine vedi Rivista di aprile).

SIENA. — *Montepulciano.* — Morgantini Emilio.
Pienza. — PAOLETTI prof. MARIA.
S. Gimignano. — Campatelli Giovacchino, Logi Lino.

SIRACUSA. — Aliffi Giuseppe, Bruno Umberto, Circolo della Libertà Cattolica, Genovese Francesco, Giudice Giuseppe, Golino Giuseppe, Guido Ettore, Rizza Alfonso.
Cassaro. — ALMASIO ARDENZI ANTONIETTA, Campo Giovanni, Cartaglia dott. Luigi, Cimino Giuseppe, Lanza Michelangelo, Lolicato Salvatore, Lolicato Sebastiano, Sipala cav. uff. Michele.
Chiaramonte. — Ventura Francesco, Ventura Giovanni.
Comiso. — Rosso Filippo.
Floridia. — Mazzarella Salvatore.
Noto. — Genovese Giovanni.
Rosolini. — Moltisanti Giuseppe.

SONDRIO. — Camanni Attilio, Lombardi Luciano.
Berbenno. — Belgeri Gaudenzio, Perrella Francesco.
Bianzone. — Cadringher Benvenuto.
Bormio. — Luchetti Eolo, Prosdocimi dott. Mario.
Mazzo Valtellina. — Landriani cav. Pio.
Novate Mezzola. — Fortunato Giuseppe.
Tirano. — Avalle Eugenio, Dumagin Salimbeni cav. Arturo, Luppi Giuseppe, Nebbia Antonio.
Tresenda. — Ardissone Riccardo, Cantù Abramo.
Villa di Tirano. — Bertello Carmelo.

TERAMO. — *Casoli di Atri.* Sciamanda Domenico.
Civitaquana. — Falcone Antonio.
Montorio al Vomano. — Celli Quirino.

TORINO. — Albrici Alessandro, Amoretti Oreste, Anileri Giuseppe, Ariando Giuseppe, Artusio Sebastiano, Baldracco Giacinto, Balma Mario, Banda Giuseppe, Baratti Roberto, Barberis rag. Aldo, Barberis Giuseppe, Barbero Eleno, Barbiera Giuseppe, Barbieri Fortunato, Barucco Pietro, Bassani Alfredo, Bassano Giovanni, Baudracco Luigi Quinto, Bazan col. Enrico, Belli Roberto, Beretta Stefano Giuseppe, Bertoldo Marco, Bertolino Lorenzo, BIASOLI ERCOLI AMELIA, Biffi Ubaldo, Bigliano Paolo, Binazzi cav. Arduino, Bistagnino Francesco, Boarelli nob. Tommaso, Boccardo Carlo, Bogliaccino Giuseppe, Bonino Fiorenzo, Bonzanino Giuseppe, Bordello Giovanni, Bosco Giacomo, Bottione Domenico, BOZINO BIANCA, Bresso Gustavo, Cagnata Francesco, Cambria Giovanni, Capella Ernesto, Carignano Giuseppe, Carmagnini Domizio, Caron Umberto, Castelli Ambrogio, Caussa Giuseppe, Cauvin Arminio, Cavallo Enrico, Ceppa Guido, Ceregato Natale, Cerisolo Giuseppe, Cerutti Ferdinando, Cerutti Melchiorre, Chiappero Giovanni, Ciastellardo Ugo, Ciravegna Giuseppe, Colombino dott. Silvio, Colombo Cesare, Colonesi Pullicani Roberto, Constantino Paolo, Cornara ing. Luigi, Cornolò Cipriano, Cortella Pierino, Crocenzi Ivo, Curzio Céard, Dallino Ernesto, Dalmasso Romolo, Damiani Luigi, Del Grosso Pietro, Delpiano Guido, De Luzio Adriano, Deorsola Silvio, Derege Maurizio, Destefanis Luigi, Donetti Carlo, Ecclesia Ottavio, Eisel Giovanni, Fabre Gian Carlo, Fantino cav. Enrico, FENOGLIO GABRIELLA, Ferrari Giuseppe, FERRARIO rag. prof. BIANCA, Ferrero Giovanni, Ferri Giovanni D., Fiore Carmelo, Fisanotti Giovanni, Fontana Guido, Forneris Felice, Fossale Giovanni, Francesia Ernesto, Franconi Giuseppe, Fubini Marco, Furno Francesco, FUSO MARGHERITA, Galanti Ettore, Gandino Felice, Garbarino cav. Luigi, Gariglio Giuseppe, Germano Pietro, Ghiano Umberto, Ghione Felice, Giannini Alessandro, Goria Carlo, Gotta Cesare, Griffa prof. Filippo, Griffa Luigi, Guglia Giacomo,, Guidi ing. Silvio, Gullino Giovanni, Gullino Giuseppe, Impavido Fernando, Lamberti Castronuovo L. Eduardo, Lasagna Luigi Francesco, Lattes Emilio, Linda Rodolfo, Lisa Pietro, Magliano ten. Arturo, Mancini Renato, Mandelli Silvio, Marchisio Pompeo, Martinetti Carlo, Masella Elvezio, Massaia Angelo, MENCACCI PIA, Mezzena cap. Vezio, Migliore Filippo, Milla Aldo,

Montiglio Edoardo, Morello Mario, Moriondo Giuseppe, Muggia Alfredo, Musso Edoardo, Musso Giuseppe, Musso Vittorio, Naretto Ernesto, Neirotti Luigi, Nicola Pietro, Nigra Ferdinando, Oberti Giuseppe, Odetti Oreste, Odone avv. Giuseppe, OLMEDA ZINA, Orio Evasio, Ottavio Roberto, Pagamici Leopoldo, Pareti Eimo, Parigi avv. Pietro, Passuello Michele, Pasteris Luigi, Pedemonte Giovanni, Peretti Mario, PERLA RUSSIANO prof. ANNA, Pesanti Mario, Pesci dott. prof. Ernesto, Pessano Cesare, Pessione Chiaffredo, Peyron Amedeo, Piacentino Giovanni, Pizzolato Giuseppe, Pozzi Oreste, Provvisionato Marino, Quaglino Domenico, Quagliotti Enrico, Raimondo Martino, Requedaz Fiorenzo, Revel Enrico, Roetti Pio, Romito ing. Giuseppe, Ronchetto Antonio, Rotoli Aurelio, Rubatto Luigi, Ruffino Giusepe, Ruscica Francesco, Russo Luigi, Sarian dott. Deodato, Sartoris Pierino, Scapigliati Gilberto, Scarrone Giovanni, Scurzio Attilio, Simma Mario, Solaro Leandro, Sommo Giuseppe, Sorisio Giovanni, Stella Giovanni, Stella Ottaviano, STIPA LINDA, Stragiotti Mario, Suppo Antonio, Tabbia Attilio, Taberna Mario, Tarasco Giovanni, Torino Giovanni, Tosetti Vincenzo, Trecca Paolo, Treves prof. dott. Marco, Trinchieri Enrico, Trivero Antonio, Troya Innocenzo, Ugazio Giuseppe, VALLA ELENA, Valletti Secondo, Viale Aldo, Vignani Angelo, Vitale Eugenio, Vola Giuseppe, Zublena Pietro, Zucca Domenico, Zucchino Firmino.

Abbadia di Stura. — Virani teologo Domenico.

Aosta. — BELLISAJ ESTER, Castelli Tullio, Cengo prof. Attilio, Degioz Giuseppe, Foscari Pietro, Michela Pietro, PALENZONA prof. ERMINIA.

Avigliana. — Bertasso dott. Luigi, Borella rag. Guido, Peyrot Giovanni.

Brandizzo. — Masserio G. B.

Buriasco. — Galetti Agostino.

Caluso. — Circolo Sociale.

Carmagnola. — Dominici Martino.

Castellamonte. — Chiantaretto Giovanni.

Cavour. — Bolatti Giovanni, Peynetti don dott. Giacomo.

Cercenasco. — Cappa Cesare.

Chieri. — Ray geom. Carlo, Tosco Pietro.

Chiusa di S. Michele. — Sestero Aurelio.

Chivasso. — Actis Stefano.

Ciriè. — Circolo Ufficiali della Direzione d'Esperienze Artiglieria, Nanni Luigi.

Collegno. — Amerio Agostino, Gagnor Ermenegildo, Tallandini Aldo.

Condove. — Quatto Ugo.

Cumiana. — Picco Bernardo.

Fenestrelle. — Di Girolamo Silvio.

Grosso. — Comune.

Ivrea. — Peano dott. Edoardo.

Luserna S. Giovanni. — Allio Davide, Gastaldi Domenico.

Mazzè. — Mila Giovanni, Valle Biglia Vincenzo.

Moncalieri. — Merenda Giuseppe.

Nus. — Noz Emtnuele.

Palazzo Canavese. — Anselmetti Antonio, Anselmetti Pietro.

Pancalieri. — Rossi don Pietro.

Perosa Argentina. — Rusca Raimondo.

Pinerolo. — Amedei Augusto, Balosini Leone, Biancotto G. Carlo, Manassero Attilio, Martina Francesco Augusto, Rostagno Luigi.

Pont S. Martin. — Jacquemond Arturo, Mainero Annibale.

Samone. — Rei Giovanni.

S. Benigno. — Bordello don Giuseppe.

S. Maurizio Canavese. — Danesin Mario, Della Corte Agostino, Saroldi Giampaolo.

Torre Pellice. — Coisson Roberto, Varisella Vittorio.

Trofarello. — Ziola Giovanni.

Valdellatorre. — Guassardi Emilio.

Villeneuve. — Huber ing. Carlo.

Volpiano. — Rigo don Antonio.

TRAPANI. — Alestra Staiti Pietro, Solina rag. Benedetto.

Calatafimi. — Vivona avv. Antonino.

Salemi. — Cucchiara dott. Vito.

TREVISO. — Andreoli Dante, Brasi Giovanni, CALLEGARI prof. MARIA, Dal Secco prof. Arnoldo, FRESCO prof. LUIGIA, Grilli prof. Ruggero, Mussato Domenico, Pansini rag. Francesco, Polo Paolo, ROSADA DOLCETTI ADELE, Sasso Domenico, Villa Giuseppe.

Bigolino. — Gelsomini Francesco, Guadagnini mons. cav. don Luigi, Nicola don Benedetto.

Chiarano. — Cellini Alessandro.

Conegliano. — Soler Mario.

Cornuda. — De Lucchi Silvio.

Crocetta Trevigiana. — Moretti Martino, Zerantola Luigi.

Dosson. — Parpinelli Paolo.

Follina. — Cimba Antonio.

Motta di Livenza. — Previsani geom. Eugenio.
Oderzo. — Novello prof. Carlo.
Ormelle. — Costantini Angelo.
Ponte di Piave. — Davanzo Antonio Toney.
S. Angelo. — Fossati Giorgio.
Tezze di Piave. — Bonotto Giovanni.
Vittorio Veneto. — Circolo di Giovani Studenti S. Martino.
Volpago. — Rodeghiero Giacomo.
UDINE. — Basta col. Luigi, Cassì Bruno, Cazzola Artabano, Chisini prof. Giovanni, Del Bianco Armando, Del Puppo prof. Giovanni, Filipponi Giuseppe, Fornara Agostino, Marzona Lino, Nicoletti Mario, Panseri Giancarlo, Pascoli Andrea, Plaino Domenico, Raiser Giovanni, Robotti Giovanni Alberto, Rocco Leonardo Luigi, Soderi Dionisio, Tonini Primo.
Brugnera. — GANASSINI LUCIA.
Buia. — Piemonte Domenico.
Buttrio. — Lopez Giuseppe, Piga Stefano.
Caneva. — Chiaradia Riccardo.
Casarza della Delizia. — Cappellaro Adolfo, Mondini Augusto Ferdinando.
Cividale. — Casini Guido, Galli Angelo.
Corno di Rosazza. — Mortini Attilio.
Dogna. — Timpanaro Luigi.
Maiano. — Della Mea Mario.
Manzano. — Della Rovere don Germano.
Meduno. — Sacchi G. B.
Osoppo. — Avalli Piero.
Paderno. — Tion Giuseppe.
Palmanova. — Bertossi dott. Giacomo, Flebus G. B.
Paluzza. — MUSSIÑANO ANGELINA.
Pinzano al Tagliamento. — Missana Alessandro, Presbitero Antonio.
Pordenone. — Fiscali Alfredo, Gardois Dario, Manicardi Armando, Matteucci Battista.
Prata di Pordenone. — Pujatti Angelo.
Roveredo in Piano. — Simonetta Carlo.
Sacile. — Affer rag. Mario, Camilotti Amedeo, Sartori Ferruccio, Sartori Lino.
S. Daniele. — Iob Mario.
S. Giorgio della Richinvelda. — Della Rossa Vttorio.
S. Vito Tagliamento. — Centazzo Bruno, Sbriz Cesare.
Sedegliano. — Zaniero Oliviero.
Tarcento. — Lendaro Celeste.
Tolmezzo. — Castiglione Alessandro, Morelli Comunaldo, Ricca Luigi, Savorini Enoch, Scuola Tecnica.
VENEZIA. — Balmas A., Barbera Carmelo, Bazzini Edgardo, Belardi Bruno, Bentin Rieder Carlo, Bisagno Guido, Bossi Orazio, BONAMICO nob. JOLE, Borgato Umberto, Casson Giovanni, Ceschini Alfonso, Chinca Giuseppe, Cipollato dott. Michele, DALL'ANGELO SANTINA, Dalla Zorza Giovanni, Damin Ugo, Debin Virgilio, Fabbro Paolo, Ferraro Domenico, Finotello G. B., Gaggio Benedetto, Giobbe Ernesto, Larravato Damiano, Locatelli Costantino, Lopez Vito, Matteazzi Luigi, Mocellini Ettore, Monaro Vittorio, Moricca Raffaello, Organo Mario, Padoa ing. Umberto, Pagan Angelo Tullio, Pelati Guglielmino, PELLICCIOLI GISELDA, Puglisi Allegra ing. ten. Camillo, Quagliarella Gregorio, Quirico ten. Alfredo, Rossetti Mario, Rossi Artidoro, Sfischio Amedeo, Sgarbi cap. dott. Giuseppe, Soave prof. Giacomo, Tremontani ing. Cesare, Vianello Domenico, Vianello Francesco, Vianello Luciano, Zandinella Giuseppe, ZENNARO CAROLINA.
Alberoni. — Citran Lorenzo.
Burano. — Dureghello Luigi.
Cavarzere. — Gafforio Duilio.
Cavazuccherina. — Pincherle Carlo.
Chioggia. — Manera Vittorio, Ravizza Ettore Bruno, Suria Ettore.
Dolo. — Picotti Giuseppe.
Fossalta di Piave. — Ferrari Alfonso.
Malamocco. — Bandini Carlo, Colombini Egisto, Zanichelli Umberto.
Mestre. — De Bon Giacomo, Perissinotto Amedeo, Ricci Luigi, Sormani Dante.
Mira. — Bellemo Michele, Beninato Vincenzo, Bortoluzzi prof. Millo, Circolo Sociale.
Mirano Veneto. — Barbato Giuseppe, Perale Silvio.
Portogruaro. — Conti Alessandro.
Salzano. — Bottacin Aldo.
S. Donà di Piave. — Pittigliani don Riccardo.
S. Pietro in Volta. — Calò Arturo.
Zelarino. — Antonello Angelo.
VERONA. — BARBIERI TERESA, Bardus Marcello, Beccherle Giu-

seppe, Biaggio Gino, Boario Federico, Carnevali Alfredo, Castelli Arturo, De Bonis Ugo, Fantini Gastone, Franchini Stappo co: Giulio, Gori Ettore, Lanfredi Giulio, Lussana Pietro, Mastacchi Gino, Moretti Ulderico, Muraro Umberto, Ottolenghi Giulio, Prosperini don Ferdinando, Ranieri Filippo, Ravasi Edoardo, Righetti Vittore, Riolfi Angelo, Rocco Cesare, Sandri Giovanni, Sivero Luigi, Squartini Alfredo, Tromba Giuseppe, Turrini Achille, Venturi don Bortolo.

Affi. — Melandri Gaspare.

Buttapietra. — Mutto Gino.

Cerea. — Fazion Lino.

Malcesine sul Garda. — Agostini Alerano, Facini Ferruccio, Gianfilippi Aldo, Testa Ennio, Testa Francesco.

Mizzole. — NICCOLINI ALCISA.

Montorio. — Brunelli Giuseppe.

Rivoli. — Arduini Silvio.

S. Giovanni Lupatoto. — Mainenti Alessandro.

Valeggio sul Mincio. — Crosetto Mario.

VICENZA. — Alpe Vitaliano, Bernabei Leopoldo, Biego dott. cav. Agostino, Brenna Giovanni, Corletto Vincenzo E., Fanton Edoardo, Furlan Giovanni, GASPERAZZO GIULIA, Impiunni Gino, Ingaramo G. B., Paggiaro Lindo, Pastorello Vittorio, Porro Paolo, Tosetti Mario, Valente prof. Lorenzo.

Bassano. — Battistella Antonio, De Faveri Augusto, Guazzo Antonio.

Breganze. — Bagattin rag. Gian Carlo.

Carpanè. — Fiaschi Adamiro.

Colzè di Montegalda. — Zaccaria Luigi.

Crespadoro. — Pernigotto Cego Giuseppe.

Isola Vicentina. — Sartori Luigi.

Novale. — Mercante Giovanni.

Nove di Bassano. — Bonino Stefano, Giannelli Raffaele, Santagiuliano Alberto, Santoro Giuseppe.

Rocchette. — Antico Giuseppe.

S. Felice. — Granatelli Diego.

Schio. — Becherle dott. Guido, Bocafoglia dott. Ugo, Dalle Nogare Giuseppe, Fontana Angelo, Palladino Giuseppe.

Thiene. — Corà Antonio, Vasoin Matteo.

Torrebelvicino. — De Molo Dante.

Valrovina. — Ciardullo Quinto.

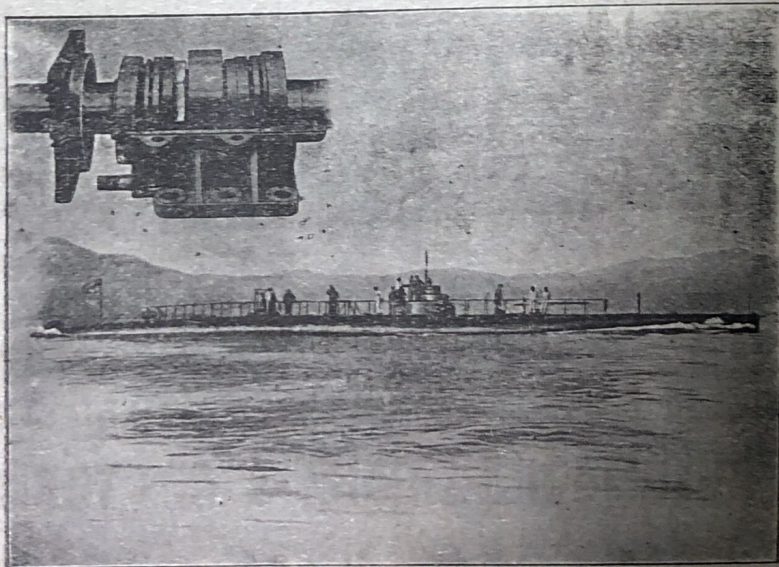
Soci fondatori della Sede [1]

1027. CORA Gr. Uff. GUIDO, Roma — 1028. FACCHINETTI GIUSEPPE, Buenos Aires — 1029. FERRARIO Ing. PAOLO, Milano — 1030. GENTA Dott. Prof. Cav. SILVIO, Genova — 1031. GOZZINI Ing. PIER LUIGI, Firenze — 1032. GREZZI NICOLA G., Montevideo — 1033. KAMBO Ing. LUIGI, C. Cordero F. C. S. — 1034. LUGARINI Ten. CESARE, Zona di guerra — 1035. VANNELLI UMBERTO, Buenos Aires.

(1) La tassa è di L. 200,20; però coloro che sono già Soci per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100,10, se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste per il passaggio alla categoria vitalizia. Tutti i *Fondatori della Sede* avranno un'artistica targa-ricordo in bronzo e godranno naturalmente l'associazione vitalizia al T. C. I. mentre il loro nome sarà perpetuamente ricordato nei marmi della nuova Sede.

Soci benemeriti [1]

Bellinzago, ten. Apostolo Sereno — Belluno, Pais Piero — Bologna, Ruggeri Traiano, Samoggia Alberto — Buenos Aires, Caldini Manlio — Cassaro, Almasio geometra Lorenzo — Cuneo, Acquarone cap. Giulio — Firenze, Boggio arch. Carlo, Falchero Umberto — Geno-

(1) Ogni Socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel Socio che presenta cento adesioni la *medaglia d'oro*.

va, Paschera Giovanni — Homs, Primiero cap. Umberto — Legnano, Righetti Giannino — Monza, Longoni ing. Giovanni — Napoli, Cassola cap. Alfredo — Oliva, Fondra Innocent — Pontremoli, Monti Fernando — Roma, Bottero Carlo, Lissia Stefano — Santa Fe', Bonazzola Faustino G. — Savona, Folco Pietro A. — Spresiano, Cavazza dott. prof. Ernesto — Tai di Cadore, Coletti Augusto — Valona, Anastasia Michele — Zona di guerra, Bonfiglioli Ettore, Caprara ten. Ugo, Palumbo Francesco, Ricca ten. Tito Guglielmo, Ricchiardi cap. Guido.

Soci quinquennali.

Alessandria d'Egitto, Guidotti Alfredo — Bari, Lugiato magg. dott. Luigi — Bengasi, Pais Francesco — Bergamo, Lamberti Zanardi cav. Lamberto — Bologna, Costa Angelo, Frigerio Attilio — Boma, Marcoz Adolfo Renato — Buenos Aires, Manghi Fernando — Cairo, Buzzino Francesco, Vignetta ing. Augusto — Cerro Maggiore, Tamburini Paolo — Chioggia, Boscolo Lisetto Vittorio — Cremona, Zeliani Plinio — Derna, Falzone Salvatore — Fucecchio, Montanelli dott. cav. Gaetano — Genova, Massa Giuseppe — Guastalla, Minelli dott. cav. Roberto - ing. Giagnoni, Sposito Natale — La Plata, Manghi Italo — Mele, Magnani G. B. — Milano, Astori rag. Eugenio, Benvenuti Messerotti ing. Ferdinando, BERTARELLI MARIA, Brusotti rag. Federico, Denti ing. Eugenio, Sandi ing. Giacomo — Mogadiscio, Porcari rag. Francesco — Motta di Livenza, Cetoli Guido — Palermo, Perret Lipari rag. Francesco — Reggio Emilia, Tegani ing. Alberto — Rivarolo Ligure, Grazioli Luigi — Roma, Castelli Vittorio, Orazi Umberto — S. Giovanni Manzano, SCOTT KATHLEEN — San Paulo, Biscuola Ettore — Sedilo, Zonchello ing. Costantino — Sestri Ponente, Rossi Ercole — Sûnchales, Piccone dott. Michele, Pollano Felice — Torino, Abate Giovanni Giacomo — Zona di guerra, Villani Alberto.

Elenco dei Candidati

a Soci del T. C. I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° al 28 Febbraio 1917.

SOCI VITALIZI (1)

ADRIA, Crepaldi Napoleone — ALESSANDRIA, Isaia Carlo, Paglieri Luigi — AREZZO, Cucchiara Elio — ASTI, Taricco Giulio — BIELLA, Ramasco cav. Giovanni — BOLOGNA, Bortolotti Enrico, Parolini Mario, Pini avv. Enrico — BOLZANETO, Municipio — BRESCIA, Gambone avv. Paolo, Montanari Enrico — BUENOS AIRES, Alemanni arch. Emilio, Carletta Italo, Fassio Secondo, Galli Carlos, Nicola Orsini FF., Porta

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I Soci pagano una volta tanto L. 100,10 se residenti nel Regno; L. 125,20 se residenti all'estero.

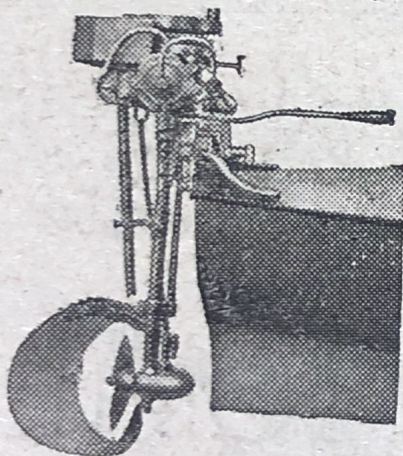
Il Socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100,10 da pagare se egli risiede nel regno, e nelle L. 125,20 dovute se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

I Soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai Soci.

Fernando, Pozzi Federico, Rapetti Giuseppe, Stabile Francesco, Cantù cav. Luigi — CALUSO, Griselli Pino — CAMOGLI, Razeto Amerigo — CANDELO, Viola Emanuele — CANEGRATE, Testa Attilio — CANTON, Fumagalli Camillo — CAPUA, Troise Salvatore — CASTELLAMMARE DI STABIA, Rinaldi prof. Augusto — CENGIO, Villa ing. Giuseppe — CERNUSCO LOMBARDONE, Melesi ing. Calimero — CHIVILCOY, Mentasti Pietro — CONEGLIANO, Secchi Silvio — CORFU', Vitale Viterbo — CREMONA, Anguissola conte Rizzardo, Brugnoli Francesco — DIANO MARINA, Ardissoni cav. Francesco Ercole, Spezzaferro Livio — FAENZA, Calderoni Tristano, Mazzotti avv. Giacomo, Pasi Sebastiano — Ferrara, Chiari Mauro — FIRENZE, Barbensi avv. Emilio, HASTINGS MABEL L. — FLORIDA F. C. C. A., Tomada Alfonso S. — GENOVA, Berri Luigi, Bruno Augusto, Fioroni cav. del lavoro Federico, Gardini Aldo, Leporati Pio, Vacca avvocato M. D. — INTRA, Barberi Alfredo — LECCO, Fiocchi ing. Piero A. — LUGO, Azzaroli avv. G. Gualberto — MARSA BARDIA, Centone dottor Antonino, Michiara capitano Perio — MEDE LOMELLINA, Giacobone Alfredo — MESTRE, Matter Camillo — MILANO, Acquali ing. Carlo, Battistoni Giovanni, Canziani Federico, Carandini Giulio, Carmeli ing. Vito, Della Vechia Angelo, DELLA VECCHIA SALA MARIA, Magni Luigi, Martini Federico, MIOTTI MIGLIAVACCA ANTONIA, Montanari Edoardo, Nobili magg. Dino, Piccaluga Carlo, Pirazzini Carlo, Pirovano Paolo Raffaello, Pirri Andrea, Rossi Renzo, Sioli Ernesto, Studer Emilio — MONTEVIDEO, Ferrero Michelangelo, Grezzi Nicola G — NAPOLI, Maltese cav. Andrea, Nitti on. prof. avv. Francesco — NIZZA MARITTIMA, Conso Mario — OLEGGIO, Cavagliano Bernardino, Cavagliano avv. Luigi — ONEGLIA, Bensa Carlo, Oleificio F.lli Carli — PADOVA, Conti Pilo Rosolino — PALERMO, Perret Lipari rag. Francesco — PARMA, Bellana Amedeo — PATERSON, Gramatica Beniamino — PIACENZA, Fanzini Giovanni — PORANO, Ditta Rondinini Bosco e F.llo — PORTOGRUARO, Taddei rag. Adolfo — PREMARIACCO, Pozzo dott. Antonio — ROSARIO SANTA FE', Gambero Angelo — SALERNO, Natella Alfredo — S. DOMENICO DI FIESOLE, Speranza avv. Gino C. — S. DONA' DI PIAVE, Bertoletti cap. prof. Ernesto — S. FRANCISCO DI CORDOBA, Ordanini Arnaldo — S. GIOVANNI BATTISTA, Bavassano Alfredo — S. PAULO, Frediani Narciso — SAVONA, Boagno Edoardo — SCURZOLENGO D'ASTI, SERVETTO ROSANNA — SESTRI PONENTE, Peri dott. Alessandro — SIGNA, Rolla Dario, Sguazzoni dott. Giuseppe — SULMONA, CORVI CLOTILDE — SUNCHALES F. C. C. A., Carabelli Ernesto — TOBRUK, Magliano Ernesto — TORINO, Gurgo Pier Giuseppe, Mandrino ing. Pio, Marty Domenico, Odone Felice, Valdagni dott. Vincenzo — TREVISO, Springolo rag. Domenico — TRIPOLI, Viale rag. Ettore Emilio — UDINE, Brisighelli Giuseppe — VALONA, Negri Angelo — VALPARAISO, Antonio Guido, Mantellero Silvio, Cordero di Montezemolo Alberto — VENARIA REALE, Barale geom. Alessio — VENEZIA, Mentuzzi G. B. — VERONA, Canalis dott. Giovanni — VIGEVANO, Ghisio Federico — VINA DEL MAR, Sanguinetti Manuel — ZONA DI GUERRA, Cassina avv. Alessandro, Ficetti ten. Carlo, Leskovic Ismaele, Lombardi cap. ing. Federico, Menotti ten. Averino, Tedesco cap. Ubaldo, Verni ten. ing. Antonio.

Soci annuali (1) iscritti dal 1 al 28 febbraio 1917.

ALESSANDRIA. — Bacchetta Luigi, Bocca Ettore, Civera Gaetano, Dogana Domenico, Ferrari Francesco, Fontana Attilio, Galliadi Gino, Ghilardi ten. Reginaldo, Giani magg. dott. Fausto, Lucio-

(1) *Art. 6 e 9.* — I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12.* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai Soci, invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

ni Angelo, Mariani Alessandro, Milano Ugo, Ottobresi rag. Luigi, Ricaldone prof. Lorenzo, Solazzi Giorgio, SPATTINI Prof. ELVIRA, Verri Teresio.
Acqui. — Società Sportiva « La Bagni ».
Agliano d'Asti. — Riccio rag. Giuseppe.
Arquata Scrivia. — Aronne Giuseppe.
Asti. — Bobba Michele, Cattaneo rag. Mario, Manfrin geom. Luigi, Nosengo Enrico, Paniati Michele, Terzuolo Felicino, Viarengo Lorenzo.
Baldichieri. — Clerico Mario.
Basaluzzo. — Serifio Luciano.
Casale Monferrato. — Cabiati Secondo, Drisaldi Enea.
Cascinagrossa. — Grassano Giuseppe.
Castagnole Lanze. — Bongiovanni Carlo.
Castelceriolo. — Raiteri Carlo.
Castellazzo Bormida. — Nizzi dott. Nicolò.
Castelrocchero. — Ferraro dott. Giuseppe.
Castel Spina. — Malvicini dott. Umberto.
Costigliole d'Asti. — Bergamasco Mario, Brunetto ten. Giuseppe.
Frassineto Po. — Margara Stefano.
Gavi. — Piccaluga Enrico.
Mombercelli. — Oliva avv. Giuseppe.
Moncalvo. — Ariotti Giuseppe, Conti Felice.
Mornese. — Maccagno Attilio.
Novi Ligure. — Bestagnino Giuseppe, Cavanna Mario, CRAVENNA GIUSEPPINA, DIODÀ GIUSEPPINA, Gambarotta Pietro, Remotti Sebastiano, Roasio Giuseppe, Simeoni Antonio.
Ovada. — Grillo avv. Giuseppe.
Quattordio. — Giovanni Ercole.
Sale. — Pelizzari Giovanni.
Serralunga di Crea. — Corsico Pierino.
Solero. — Testanera Carlo.
Tortona. — Bovari Angelo, Brescia Pasquale, Cantù dott. Mario, Debenedetti Giuseppe, Giavotto Giovanni, Guerrera ing. Fortunato, Lasagna Vittorio, Piacentino rag. Giuseppe, Rattari Carlo, Rinaldi Pietro, Roffredo Felice, Silla Mario, Vaccari Vincenzo, Vallini Francesco.
Valenza. — Illario Remo.
Valmadonna. — Croce Umberto.
Viarigi. — Mortara Francesco.
ANCONA. — Baldinelli Gino, De Ascaniis Romualdo, Federici Alfredo, Ferrari ing. Vittorio Emanuele, Ferroni Pietro, Foroni don Giuseppe, Giardi Eraldo, Masini Romildo, Negri Esildo, Russo Giuseppe, Santamaria Angelo, Senigalliesi Dino, Spernanzoni geom. Aroldo.
Castelplanio. — Colini dott. Angelo.
Chiaravalle. — Municipio.
Corinaldo. — Carafòli Michele.
Falconara. — Delleani Ernesto, De Luca Luigi, Silvano Orazio.
Iesi. — Cirilli Domenico, Fava Giuseppe, Tagliapietra Alfredo.
Loreto. — Panicali dott. Giuseppe, Tamboregian Sergio.
Osimo. — Cenerelli dott. Carlo.
Palazzolo di Arcevia. — Lumaca Mario.
S. Marianova. — MORESCHI TERESINA.
Staffolo. — Fiorentini Pietro.
Trinquelli. — Serafini Rinaldo.
AQUILA. — Corradetti Giuseppe, Gezzi Enrico, Properzi geom. Cesare, Signorini Corsi Angelo.
Avezzano. — Magni Porfirio.
Cerchio. — Relleva don Salvatore.
Luco. — Bove Antonio.
Magliano de' Marsi. — Pietrobattista Luigi.
S. Benedetto de' Marsi. — D'Arpizio Domenico.
Villalago. — Casciano Vittorugo.
Vittorito. — Pietrantonio Giovanni.
AREZZO. — Fiscali Domenico.
Anghiari. — Stefanelli Ernesto.
Castiglione Fiorentino. — Lovari Luigi.
Cortona. — Meucci dott. Placido.
ASCOLI PICENO. — *Acquasanta.* — QUAGLIA MARIA.
Acquaviva Picena. — Rossi-Panelli Domenico.
Comunanza. — Vetri don Alfonso.
Falerone. — ALESI BEATRICE.
Fermo. — Fagioli ing. Eugenio, Mannocchi Lorenzo.
Montelparo. — Vecchioli Filippo.
Montemonaco. — Forlini don Pasquale.
Trisungo. — Scavalla Luigi.
Venarotta. — Tomasini Paolo.
AVELLINO. — Cristiano Ciro.
Altavilla Irpina. — Albini rag. Pasquale.
Avella. — Gragnani cav. Ernesto, Pescione ing. Amerigo.
Trevico — Paglia Rocco.
BARI. — Aloe Francesco, Casoni Giorgio, Cassa di Risparmio, De Vitis Antonio, D'Innella Michele, Guglielmi Enzo, Maretti Nicola,

Mastrobuono dott. Nicola, Megha Fulvio, Paolella Felice, Pappalepore sottot. Vito, Rosano Francesco, Russo Alfonso, Sbisà Clemente, Torchi Teodoro, Vastano Rodolfo, Zofrea cav. Saverio.
Acquaviva. — Posa Vito Marino.
Altamura. — Castronuovo Antonio, D'Erasmo Michele, Guerriero Giuseppe, Martino Arcangelo, Pennacchia Vincenzo, Radicci Francesco.
Andria. — Cannone prof. Giuseppe, Cicco rag. Giuseppe, Nuzzi prof. Riccardo, Quinto prof. Antonio.
Barletta. — De Pascale ing. Teofilo, Montaruli Ettore, Nespoli Domenico.
Bitonto. — Noviello Domenico.
Conversano. — Giovinazzi Vincenzo.
Corato. — Lastella dott. Nunzio.
Fasano. — Liuzzi Grazio.
Gravina. — Capozza Nicola.
Locorotondo. — Romano avv. Federico.
Minervino Murge. — Insabato dott. Luigi.
Mola. — Cardillo Vito, Suglia Pietro.
Molfetta. — De Candia rag. Nicola.
Triggiano. — Giannelli Vincenzo, Giannelli Vito.
BELLUNO. — Anesini rag. Daniele, De Pian Antonio, Legora Alessandro.
Agordo. — Miliani Giulio C., Rouch Pietro.
Alleghe. — Da Pian Enrico.
Arsiè. — Maddalozzo Giuseppe.
Fuè. — Mazzorana Gaetano.
Feltre. — Furlani cav Giuseppe.
Lamon. — Da Prugna Bortolo.
Longarone. — Vazza rag. Ugo.
Lozzo Cadore. — Baldovin Romano, Zanella Enrico.
Mel. — Bonetti Pietro.
Perarolo. — Coletti Mario.
Selva Cadore. — Lorenzini Vittorio.
Vallesella. — Camposampiero ten. Tiso.
Zoldo Alto. — Confetto Salvatore.
BENEVENTO. — Barbieri Giuseppe.
Buonalbergo. — Perrelli ing. Alberto.
Frasso Telesino. — Formichella Vincenzo, Viscusi Filippo.
S. Marco dei Cavoti. — Ricci Alfonso.
Solopaca. — Aceto Emidio.
BERGAMO. — Fausti ten. Fausto, Gabrielli Igino, Grange Feliciano, Lazzari Luigi, Mainardi Luigi, Peverelli Giuseppe, Turolla Antonio Milienco.
Alzano Maggiore. — Gavinelli Attilio, Gilardi Carlo, Locatelli Augusto.
Boltiere. — Guglielmetti A. Francesco.
Bondo di Colzate. — Palanchini don Giuseppe.
Caravaggio. — Ditta Fratelli Bigatti, Pernigoni Mario.
Castro. — Domeneghini Giuseppe.
Chignolo. — Borlini Giov. Battista.
Colognola del Piano. — Ruggeri don Pietro.
Olmo al Brembo. — Annovazzi Bernardo.
Ponte S. Pietro. — Kefti Giorgio, Meyer Carlo, Schmid Enrico, Ursprung Albino.
Sotto il Monte. — Bolis Michele.
Spirano. — ZANOTTI REGINA.
Treviglio. — Possenti Alessandro.
Vertova. — Gusmini Mario.
BOLOGNA. — Baviera prof. don Giuseppe, Beccari Attilio, Benini Danilo, Bernardi Demetrio, Bianchi Bruno, Bonetti Aldo, Bonini Ettore, Bugamelli Angelo, Cantelli Aldo, Cantelli Arnaldo, Carati Gaetano, Cavazza Guido, Cavina Corrado, Corazza Antonio, Fabbri Oreste, Ferri Cesare Augusto, Finzi Ruggero, Fiorini Guido, Fontana Aldo, Frizziero Vittorio, Gervasi Amedeo, Giovannini don Arturo, Goldoni Raffaele, Graffagnini Eugenio, Grazioli Antonio, Grossi Amedeo, Gualandi Augusto, Jaforte ten. Emanuele, Lipparini Umberto, Lizzi Mario, Mastacchi Ermete, Mattioli Roberto, Mazzoni Carlo, Mensoli Umberto, Micheroux de Dillon Alberto, Monti Alberto, Musi dott. Francesco, Mutti Giuseppe, Nannetti Abramo, Nanni Costa ing. Gaetano, Nidasio Giuseppe, Parmeggiani geom. Umberto, Piersimoni Ettore, Prati Antonio, Restelli Clemente, Rossi Corrado, Rossi Costantino, Rossi Giuseppe, Roversi Ivo, Serra Marino, SPINELLI rag. LIVIA, Testoni rag. Arturo, Vignoli dott. Primo, Zamboni Giacomo, Zauli Francesco, Zorli co: Vincenzo.
Bagni della Porretta. — Cappelli Enrichetto.
Budrio. — Giordani Ettore, Parmeggiani Pietro.
Calcara. — Degli Esposti Arturo.
Castel di Serravalle. — Vivarelli Luigi.
Castelfranco. — Ruggeri don Giulio.
Castiglione de' Pepoli. — Pedroni Carlo.

Crevalcore. — Rinaldi Ugo, Tavani Ezio
Grizzana. — Mellini mons. Fidenzio, Poli don Clodoveo.
Imola. — Baldisserri Antonio, Capitani Tito Benedetto, Loreti Giulio.
Piumazzo. — Legnani Giovanni.
Praduro e Sasso. — Vignoli Cesare.
Rioveggio. — Berti Ettore.
BRESCIA. — Bertoletti Paolo, Cerioli Ugo, Ghidini Adelmo, Giovanardi Luigi, Magnani Angelo, Monti Oscar, Pagliardi Battista, Pedrazzoli Antonio, Perletti prof. Pietro, Persico Raul, Rumi Gabriele, Selva Antonio, Simoni rag. Arunte, Stellio Arturo, Taglietti Mario, Timpini Giovanni, Uggeri nob. Gaudenzio.
Anfo. — Lanfranco don Luigi.
Comero. — Salice don Giovanni.
Gardone Riviera. — Bignotti Giovanni, Bompietti Pietro, Cattadori Orlando, Crescinteni Alfredo, Ferraris Mario, Fogaccia Giovanni, Riva Edoardo, Rivelli Giuseppe.
Ghedi. — Morgandi Ermete.
Levrange. — Pedretti don Gioacchino.
Ome. — Peli Paolo.
Oriano. — Dabbeni Pierino.
Orzivecchi. — Annè sac. Bernardo.
Roè. — Giulio Innocente.
Tremosine. — Troncana Zaverio.
Vestone. — Bianchini Beniamino, Davanzi Pietro, Finato Antonio, Guerra Francesco, Luaboni Giovanni, ORIO TILDE.
Villa Cogozzo. — Ciuccani Amedeo.
CAGLIARI. — Ambrogi Aldo, Mantelli avv. Luigi Alberto.
Arbus. — Perria Raimondo, GARAU ANNA.
Carloforte. — Bascin Antioco, Tuveri Benvenuto.
Gonnosfanadiga. — Casu Celestino.
Guspini. — Delogu Baingio.
Iglesias. — Capozzi Salvatore, Licciardi Francesco.
Lanusei. — Massidda Vittorio.
Oristano. — Tolù Ambrogio.
Ortueri. — Nitsch Angelo.
S. Andrea Frius. — Cicalò dott. Cristoforo.
S. Antioco. — Bruno Domenico.
Sardana. — Dessy Ettore.
Scano Montiferro. — Carta Giovanni.
Sinnai. — Gessa Desogus Luigi.
CALTANISSETTA. — Gentile Giuseppe, La Cara Francesco, Lancia dott. Adriano, Mancuso Domenico, Mininni Ernesto, Nuara Michele, Sbriziolo Carmelo.
Aidone. — MINACAPILLI CLOTILDE.
Delia. — Pulvirenti Giuseppe.
Villalba. — Orlando Giuseppe.
CAMPOBASSO. — Ianigro dott. Guido, Spineda geom. Alvise.
Bagnoli sul Trigno. — Minni Domenico.
Larino. — La Serra Michele.
Limosano. — Iacovone Domenico.
Monteroduni. — Ferretti Gustavo.
Montorio nei Frentani. — Carfagnini ing. Enrico.
Rotello. — Frascarelli Nazzareno.
Ururi. — Crimani Entimiro.
CASERTA. — *Caianello.* — Fontana Umberto.
Cassino. — Naste Fra· Tommaso.
Fondi. — Ferraro Vincenzo, Nardone Carlo di Carlo, Terenzio dott. Alfredo
Formia. — Ernandez cav. Pompeo, Ferriguo Raffaele.
Maddaloni. — Santamaria Nicolini dott. cav. Enrico.
Maranola. — De Meo Vincenzo.
Minturno. — Capolino Giuseppe Antonio, Carcone Federico.
Monte S. Biagio. — CARDINALE MICHELINA.
Nola. — Minieri Carlo.
Palma Camp. — Pecoraro ing. Giuseppe.
Piedimonte d'Alife. — Bellini prof. Donato, De Cesare Attilio.
Raviscanina. — Mancini Giuseppe.
Roccasecca. — Fiorelli geom. Enrico.
S. Giovanni Incarico. — Mollo Ruggiero.
S. Maria Capua Vetere. — Benchi Pietro, Michele Costanzo.
S. Angelo d'Alife. — Zazzarino Domenico.
Settefrati. — Fanoni avv. Michele.
CATANIA. — De Felice avv. Ugo, Distefano rag. Benedetto, Massenti Raimondo, Petronio Abate Antonio, PRIVITERA ADELE.
Acireale. — Busa Giuseppe, Grassi Benanti, La Spina Ignazio.
Aci S. Antonio. — Amico Salvatore.
Carpineti di Acireale. — Grossi Luigi.
Castiglione di Sicilia. — Tuccari Gino.
Catenanuova. — Leone Giuseppe.
Giarre. — Alberti dott. Carmelo.
Leonforte. — Scillia Giuseppe.
Misterbianco. — Arena Pietro C., Sciacca Giuseppe.
Nicosia. — D'AMICO IZOLETTA. Imbarrato Arturo.

S. Giovanni la Punta. — D'Onofrio rag. Giuseppe.
Paternò. — Strano Alessandro di Filippo.
Pedara. — Tomaselli Giovanni.
Tremestieri Etneo. — D'Urso Giovanni.

CATANZARO. — *Casino.* — Brancati Giuseppe.
Cutro. — Voce Alfredo.
Gasperina. — Lombardi Dionisio, Milano Raffaele, Sannoni Alfonso, Spadea Pandolfi Alfonso.
Nicastro. — Montoro Antonio.
Nicotera. — La Valle Gaetano.
S. Mango d'Aquino. — Amelio Antonio.
Scandole. — SCALISE LUISA.

CHIETI. — D'Onofrio dott. Nino, Galli Vittorio, Pellicciotta Rocco, Proietti Alisio.
Francavilla a Mare. — D'Ambrosio cav. Giuseppe Paolo, DE LELLIS baronessa TERESA.
Guardiagrele. — Ranalli dott. Diomede.
Lanciano. — De Marco Grazio.
Orsogna. — Cucchiarelli Antonio.

COMO. — Anganuzzi Giuseppe, Bajardi Renzo, Fontana Felice, Oliva Carlo, Urio Serafino.
Arcisate. — Comoli Carlo.
Bernate Rosales. — Rumi don Serafino.
Bosco Valtravaglia. — Dell'Acqua don Augusto.
Cantù. — MAZA RINA.
Caravate. — De Filippis Eugenio.
Carlazzo. — Conca don Giuseppe.
Caslino d'Erba. — Meroni Pietro.
Casnate. — Luraschi don Enrico, Pellizzatti don Luigi.
Castello su Lecco. — Bolis Giuseppe.
Castello Valsolda. — Fontana don Attilio.
Cermenate. — Dubini Luigi.
Cocquio. — Furiga Domenico.
Fino Mornasco. — Melloni dott. Paride.
Lecco. — Dalla Chiave Francesco, Huonder Augusto, Pirola Ottavio, Pozzoli Uberto.
Luino. — Albrizio Gennaro, Gianelli Leonardo, Orsi Ferruccio, Tognola Luigi.
Maggio. — INVERNIZZI ROSA ved. LOCATELLI.
Marzio. — Caronti Antonio.
Rovellasca. — Cattaneo Fabio, Cattaneo Giuseppe, Galli prof. Silvio.
Sagnino. — Montandon Gustavo.
S. Giovanni. — Riva Giuseppe.
S. Mamete. — Ivaldi don Achille.
S. Maurizio — Volonterio Pietro.
Varese. — Borsa Bruno, Orsenigo Ambrogio, Pontiggia Carlo, Reggiani Francesco, ROSSI GIANNA, Santini Turiddu.
Viconago. — Calcagni Domenico.
Viggiù. — Rusconi Francesco.

COSENZA. — *Cariati.* — Buono Gennarino.
Fuscaldo. — Lattari avv. Francesco, Oliviero avv. cav. uff. Salvatore.
Lungro. — Laurito Vincenzo.
Morano Calabro. — Bloise Gaetano.
Rogiano. — Guarnieri Alberico.
Rossano. — Orlando Carlo.
S. Benedetto Ullano. — De Luca Pietro, Musmeci Francesco.
S. Demetrio Corone. — Caruso Alberto.
Scigliano. — Tallarico Arturo.
Sibari. — Natoli Giovanni.

Tortora. — Marsiglia Oreste.
CREMONA. — Albertoni Carlo, Bacci Annibale, Brunazzi Pietro, Cantieri Paolo, Mondini Umberto, Rastelli Dante, RIGONELLI GIUSEPPINA, Santini Attilio.
Casalbuttano. — Bettoni Lino.
Cava Tigozzi. — Guerragni Giov. Battista.
Cingia de' Botti. — MAGNI ROSUCCIA.
Crema. — COSTANTINI ANGELICA.
Cremosano. — Moretti Battista.
Due Miglia. — Da Ros don Angelo.
Gussola. — Agarossi Nino.
Offanengo. — Arrigoni Giuseppe.
Piadena. — Maina Giuseppe.
Rivarolo del Re. — Storti dott. Camillo.
CUNEO. — Barucchi don Agostino, Noero Giacomo.
Beinette. — Barale Magno.
Bra. — Bussolino Orazio, Operti Domenico.
Fossano. — Bruno Giuseppe.
Meile. — Gai don Benedetto.
Monasterolo. — Bonale prof. Bernardo.
Mondovì. — Basso Achille, Chiavarino Guido.
Murazzano. — Cerullo Federico.
Pradleves. — Spagnuolo Angelo.
Revello. — Angelini Antonio.
S. Michele Mondovì. — Montrucchio don Felice.
Savigliano. — Manassero Bartolomeo.
Sommariva Bosco. — Gribaudo Sebastiano.
Trinità. — Aragno Cesare.
Villafalletto. — Del Pozzo Giovanni.
Villanovetta. — Ansaldi Etelredo.
FERRARA. — Colombo Bruno, Fellani Francesco, Lugli Ugo, Puglioli Francesco, TENANI prof MARIA.
Bosco Mesola. — Mignatti Luigi.
Cento. — Veronesi Amedeo.
Copparo. — Caselli Settimo.
Magnavacca. — Vincenzi Guido.
Massenzatica. — Trombini Fiore.
Migliarino. — Zerbinati Manillo.
Poggio Renatico. — Giorgi Vittorio.
Portomaggiore. — Gaibini Fernando, Orioli Turno.
Rero. — Malaguti Miano.
FIRENZE. — Bacci avv. Alighiero, Biancoli ten. col. Alessandro, Bianucci Guido, Binazzi Giuseppe, Cantini cap. Amedeo, Carganico Giuseppe, Casparis Giorgio, Cesareo Varo Oscar, Chiari Fausto, Collini Arnaldo, Conture Riccardo, Donine Tommaso, Fabris Massimo, Facelli Andrea, Ferrari ing. Enrico, Fusi Alfredo, Gelich cap. Fernando, Giannini ten. Brunetto, Giugni Leone, Innocenti Bruno, INNOCENTI ELISA, Mandolini avv. Giulio, Medici Siro, Nesti Antonio, Paolicchi Nello, Petrini Amedeo, Poneti Emilio, Pucci Aldo, Raddi Italo, Rivosecchi Mario, Romanelli Luigi, Romiti Adolfo, Romoli Luigi, Romoli Pilade, Santarelli Carlo, Sbisà Pietro, Verità avv. Francesco, Zampetti Giuseppe.
Bagno a Ripoli. — Favelli don Francesco.
Casellina e Torri. — Faberi dott. Guido.
Fiesole. — INIGUEZ REBECCA.
Fucecchio. — Lotti Ido.
Lamporecchio. — Vannacci Afrisio.
Montespertoli. — Garosi Odoardo.
Palazzuolo. — Gentilini Luigi.
Pistoia. — Caroti Arrigo, Del Rio Umberto, Niccolai dott. Guido, ROSSI CASSIGOLI EMMA, Turchi Orlando.
Ponte a Egola. — Matteucci Fulvio.
Pontepetri. — Bruni Gerino.
Pracchia. — Bizzarri Orlando, Fiornovelli Ario, Forlai Plinio, Giraldi Vitale, Tognelli Alfredo.
Prato. — Angeli Arnaldo, Silli Siro.
Rocca S. Casciano. — Amministrazione della Cordelia.
Sesto Fiorentino. — Venturini Dino.
Signa. — Grossi Ferruccio.
FOGGIA. — Fini Roberto, Scuola Normale Femminile.
Apricena. — Checchia Placido.
Cagnano Varano. — Fini Nicola.
Castelluccio Valmaggiore — Palumbo Donato.
Cerignola. — Bonito Michele.
Ortanova. — Rossi dott. Giovanni.
Sansevero. — Giuliani Stanislao.
Sant'Agata di Puglia. — Del Buono Michele.
Vico del Gargano. — Vitale Michele.
FORLI'. — Ferri ten. Gaetano, Grazioli Giulio.
Cesena. — Bianchi Alfredo.
Civitella. — Montecchi Ettore.
Rimini — Maccolini mons. Ugo, Salvoni co: Ippolito.
GENOVA. — Airoldi Vittorio, ALIBERTI MARIA, Allarme Giuseppe, Balleari Enrico, Bellardinelli Eurico, Benatti Eftelmo, Benghi Vittorio, Bianchi Giov. Battista, Boggio Riccardo, Bologna Vittorio, Brachetti Giovanni, Bughino ing. arch. Armando, Burlando Trentino, Campo Butrio Federico, Canale Eugenio, Carpi Mario, Catto Francesco, Cervetto Giuseppe, Co-

Il cofano il più sporco, può essere ridotto come nuovo con facilità ed economia, risparmiando la spesa della riverniciatura

Non occorre che il Pulitore e la Cera preparata JOHNSON.

JOHNSON'S CLEANER

(il Pulitore Johnson)

toglie completamente ogni macchia, incrostamenti, di olio, catrame e grasso dalla carrozzeria, dal cofano e dai parafanghi. Anche quelle macchie incastrate, macchie di fango e graffiature sulla superficie, che voi ritenete di carattere permanente, spariranno magicamente sotto gli effetti del Pulitore Johnson.

Johnson's Cleaner non contiene polveri minerali od acidi, e non può graffiare nè nuocere le migliori finiture e verniciature.

Per i pavimenti macchiati, oggetti di legno e mobiglia, non vi è nulla che uguaglia il **Johnson's Cleaner**. Esso toglie macchie, imbrattature che altri pulitori non riuscirebbero nemmeno ad intaccare. Particolarmente buono per le macchie di inchiostro. Indicato per oggetti a smalto bianco, di legno, letti di ferro, ecc.

JOHNSON'S PREPARED WAX

(Cera preparata Johnson)

è il vero prodotto per la pulizia dell'automobile. Preserva la vernice e la protegge dall'acqua aumentandone la sua durata. Evita i depositi d'acqua ed offre il vantaggio di una lavatura durevole. Essa dà una vernice così dura e secca che, a somiglianza del vetro,

non trattiene la polvere.

Ogni famiglia ha con la Johnson's Prepared Wax, dozzine di usi diversi. Essa è necessaria in ogni casa come lo è l sapone: sempre una latta alla mano per pulire i vostri

Pavimenti - Linoleum - Oggetti di legno
Pianoforti - Mobili - Articoli di pelle, ecc.

Con piacere spieghiamo il nostro sistema di vendita nel vostro territorio. Piacciavi di scriverci direttamente perchè noi preferiamo essere in diretto contatto coi nostri Clienti. Chiedere il catalogo ed campioni del nostro prodotto.

S. C. JOHNSON & SON

"Gli specialisti per la perfetta finitura di lavori in legno"

Riparto esportazione RACINE, WISCONSIN, S. U. A.

Indirizzo telegrafico: JOHNSON RACINE

lamartino rag. prof. Ottavio, Cuneo dott. Alberto, De Galateo Carlo, De Giovanni Pietro, Demuro Costantino, De Nardo Gaio Gracco, Fagiani Massimo, Ferioli Egidio, FERRO INES, Gariglio Michele, Giordano Rinaldo, Giovannini Riccardo, Granara Agostino, Gras Paolo, Guscelli Egidio, Maggiolo Domenico, Malusardi Francesco, Mangiarotti Leonardo, Mangini Giuseppe, Marchesano Orlando, Martini Giuseppe, Masnata G. B., Montaldo Giovanni, Moro Angelo, Morterra Attilio, Nattero Tommaso, Navone Ferdinando, Orsolino Mario, Paolo Ugo, Parlati Antonino, Peci Biagio, Pedemonte Pietro, Pellerano Silvio, Poggio Alessandro, Ponta Natale, Prandini Alfonso, Prandini Giovanni, Razore Vittorio, Reghezza Tommaso, Sciandrello Carmelo, Scuola di riabilitazione Pro Mutilati, Segni Edilio, Serrai Ugo, Schmidlin Gualtiero, Stallo Esilio, Trabucco Emanuele, Zanone Francesco.

Albissola Mare. — Bolla Umberto, Mistrangelo Alfonso.

Arenzano. — Damonte G. B., Murchio Angelo.

Bolzaneto. — Crosa Giuseppe Salvatore, D'Arsiè Carlo.

Busalla. — Martignone dott. Roberto.

Calizzano. — De Bernardi Agostino.

Camogli. — Schiaffino Filippo.

Campoligure. — Rebuglio Albino.

Campomorone Santa Marta. — Marini Silvio.

Carcare. — Isola Giuseppe, Sanguineti Angelo.

Cengio. — Faganelli Ferdinando, Marchi rag. Giovanni, Pedemonte Francesco.

Cornigliano Ligure. — Cavaliere Saverio, Schiavetti Daniele, Sommariva Luigi, Dorcier Edoardo, Tollini Amedeo.

Finalmarina. — Novani Leonello, Rizzo Gaetano.

Giovo Ligure. — Patrone Nicolò.

Lavagna. — Parma Emanuele.

Lerici. — Colotto Paolo.

Levanto. — Falcone Giuseppe.

Palo. — Zunino Giuseppe.

Pegazzano. — Bagnoli Alfredo.

Pogli d'Ortovero. — Ceresole Raffaele.

Portovenere. — Chiesa rag. Mario.

Ranzi Pietra. — Tambusso don Arturo.

Recco. — Castagnola Cesare.

Riofreddo. — Dalmazzone don Pietro.

Rivarolo Ligure. — Fissani Stefano, Garrone Eugenio, Lastri Angelo, Lo Giudice Giovanni, Musso Fiovo, Pittaluga Luigi, Selvatici Silvio, Vinelli Vittorio Marcello.

Sampierdarena. — Assone Giacomo, Canepa Giuseppe, Chiocca Guido, Dalla Bona I., De Martini Marcello, Ferraris Aldo, Fossati Giovanni, Galante Leonardo, Moizo Attilio, Morando Mario, Ottonello Eugenio, Prevignano Egidio, Riccadonna Paolo, Tod Giuseppe, Zimei Luigi.

S. Giovanni Battista. — Bocca Rinaldo.

S. Quirico. — Pittaluga Giov. Battista.

Santa Margherita Ligure. — Giuffra N. Dino.

Santo Stefano d'Aveto. — Gianotti dott. Eligio.

Sarzana. — Guiducci don Pietro.

Savona. — Agodi Leonida, Antoniazzi Quirino, Aonzo Giovanni, Arrio Enrico Francesco, Barabino Ambrogio A., Bazzano Lorenzo, Beltrame Claudio, Berardi Carlo, Besio Giuseppe, Bessone Attilio, Bottazzi Eugenio, Bottino Mario, Bovone Giuseppe, Calabria Fedele Ottaviano, Casali Giuseppe, Cenedesi Enrico, Ciciliot Luigi, Cortese avv. Eugenio, Gabrielli Giuseppe, Ghiotti Giuseppe, Guerrino Armando, Leone Giovanni, Marradi Mario, Molinari Augusto, Moretto Antonio, Noceti Ernesto, Olivieri G. B., Ottonello Carlo, Paoletti Vittorio, Podestà Francesco, Razzo Antonio, Ricci Calisto, Rina Ugo, Rosetti Leandro, Sabetta Lorenzo, Sanvenero Rosselli Riccardo, Scanavino Lorenzo, Serraglini Mario, Vercelli Giovanni, Zara ing. Cesare.

Sesta Godano. — Archetti Nino.

Sestri Levante. — Podestà sac. Angelo.

Sestri Ponente. — Allemani Giovanni, Besta Nino, Bruzzone Antonio, Canepa Mario, Giordano G. B., Luca Massimo, Società Ciclistica Ginn. Libertas.

Sori Ligure. — GITTARDI LAURA, Macchetti Giovanni.

Spezia. — Andreotti Edilio, Federici conte Silvio, Iraso Vincenzo, Mariotti dott. Giuseppe, Melley Giulio, Monti Gaetano.

Sturla. — Bagni Bartolomeo.

Vado Ligure. — ALASIA CLELIA, Balboni Vittorio, Bertolotto G. B.,

Bisbini Duilio, Bocchino Cesare, Borgato Napoleone, Canfori Anacleto, Capovilla Corrado, Carrara Giovanni, Carrara Paolo, Delbuono Giovanni, Gazignan Francesco, Manuzio Giuseppe, Marchisio Giuseppe, Micheletti Alberigo, Morini Edmondo, Pizzuti Angelo, Rosina Cesare, Vincenzi Albano.
Varazze. — Camogli ing. Vincenzo, Parodi Raffaele, Pizzorno Guido, Savignano Attilio.
Voltri. — Gaggero Silvio.
GIRGENTI. — Baldi ing. Giuseppe, Bruno geom. Achille, Polizzi Giovanni, Russo ing. Pietro.
Campobello di Licata. — Salamone Luciano Luigi.
Licata. — Greco lott. Francesco, Puleo Giorgio, Re prof. Domenico, Vecchi Verderame ing. Matteo.
GROSSETO. — Santucci Tullio.
Castel di Pietra. — Gillio Alfredo.
Gavorrano. — Bertelli Francesco.
Manciano. — PASCUCCI ELSA.
Massa Marittima. — Billi Plinio.
LECCE. — Inghingoli Salvatore, Morea avv. Vincenzo, Petrillo Luigi.
Acquarica del Capo. — Pedace avv. Carlo.
Brindisi. — Bellini Vincenzo, Calcaterra Vincenzo, Canio dott. Russo, D'Ippolito Luigi, Grande ten. Ferruccio, Mastrandrea Gennaro, Ninchi cap. Gualtiero.
Gallipoli. — Ravenna avv. Bartolo.
Latiano. — Pepe Giuseppe.
Parabita. — Secli Tommaso.
Talsano. — Carderi Gaetano, Martignoni Gino.
Taranto. — Blasi prof. Donato, Franco Guido, Mezzanotte Nicola, Pinetti Ulderico, Remaggi Aristo, Sangiorgio Nicolò, Segato Luciano, Stasi Michele, Valentini Luigi.
Tricase. — Nardi dott. Filippo.
LIVORNO. — Andrei Icilio, Bertocchini Alessandro, Consigli cav. Tito, DALMEDICO IDA, Del Vivo Bruno, Paladini Riccardo, Poppi cav. Giorgio, Rossi Stefano, Salardi prof. Ugo, Soprani Sergio.
Ardenza. — Mazzantini Arrigo.
Portoferraio. — Damiani cav. uff. Leone.
LUCCA. — Ardinghi rag. Guido, Bongi Mario, Cenanni co: Amedeo, De Filippi Cantini Piero, Giannotti ing. Guido, Giusti Hugo, Vellutini Carlo.
Bagni Montecatini. — Pagliai Giovanni.
Camaiore. — Benedetti Alcide.
Capannori. — Pacini don Alfredo.
Fornaci di Barga. — Angiolino ing. Angelo, Del Bono co: ing. Gian Filippo.
Montecarlo. — Morelli Lamberto Germano.
Pietrasanta. — Panichelli don Pietro, Ventura Raoul.
S. Cassiano di Moriano. — Palladino comm. Giuseppe.
Viareggio. — Paladini Elia.
MACERATA. — Pascali avv. Luigi, Vecchietti Umberto.
Appignano. — Di Girolamo Francesco.
Camerino. — Percario Eliseo.
Gualdo. — Olivieri Gino.
Matelica. — Romani Finaguerra co: Carlo.
Montecassiano. — Leonardi Adriano.
Montefano. — Ciambecchini Vincenzo.
Porto Civitanova. — Fiore Nicola, Scapioni don Enrico.
Porto Potenza Picena. — Rosati Francesco.
Sanginesio. — Mandozzi Luigi.
MANTOVA. — Bordin Edgardo, Bortolotti Pietro, Devoti Egisippo, Generali Giuseppe, RUOSO INES, Sartori Eraldo, Sperotti Ercole, Tantalo Rocco.
Asola. — Ziacchi Fulvio.
Casalromano. — Macignoli don Bortolo.
Rivarolo Mantovano. — Rastelli Giuseppe.
Suzzara. — Lusvarghi Aldo, Pigozzi Rodolfo.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Granai Aldo, Prayer Galletti prof. Ugo, Ulivelli Genesio.
Pontremoli. — Ascani Anselmo, Bassignani avv. Tito, Bizzi Giov. Battista, Camaiora Tell, Carciotto Guglielmo, Domenichini Ermanno, Fornasini Giuseppe, Ghedini Umberto, Lisandrelli Arnolfo, Naldi Domenico, Rossetti Ugo, Santi Albano, Surletti Giovanni, Turini Romano.
Tresana. — Giubbani dott. Angelo.
MESSINA. — Bonino Teofilo, Cardullo rag. Rosario, Galletta Giovanni, Gatto geom. Filippo, Guagenti Evaristo, Macri Carmelo, Opipari ing. Leopoldo, Parisi Luigi.
Barcellona. — Bavastrelli dott. Oreste, Cattafi avv. Gaspare.
Milazzo. — De Pasquale Francesco.
Mistretta. — Convitto Normale, Seminario Giuseppe.
Naso. — Interdonato Pasquale, Romeo Felice.
S. Fratello. — Manasseri Giuseppe.

Sant'Agata Militello. — Cinti Corrado, Romano Salvatore.
Sant'Alessio. — D'Agata Pasquale.
MILANO. — Albini Giancarlo, Alzapiedi Virginio, Anelli Giacomo, Anelli Pietro, Astori Bruno, Atti Pilade, Badini Carlo, Balducci Ernesto, Barabino rag. Carlo, Bardelli Luigi, Bardone Anselmo, Baruffini Nino, BERNASCONI MARIA, Bertolotti Luigi, Bestetti Carlo, Bianchi Carlo Massimo, Bino Aldo, Bocchiola Adriano, Bolognari rag. Arturo, Bolter Ermenegildo, Bonalumi Maurizio, Bonazzi Augusto, Borghi Mario, Brambilla prof. Ettore, Brasca Felice, CAGLIANO ADELE, Campagnoli Giovanni, Canti Giuseppe, Carminati Giuseppe, Casiroli Daniele, Cavagna Giorgio, Cavalca Virginio, Ceresani rag. Tullio, Cesati Arcangelo, Chiesa Giovanni, Cigolini Enrico, Cima Luigi, Ciprandi Giulio, Colnaghi Elia, Colombini Cornelio, Colombo ing. Carlo, Colombo Oreste, Comini Egidio, Confalonieri Battista, Conti Gaetano, Cordolier Carlo, Corti Antonio, Cozzi Giuseppe, Crosti Filippo, Cusi Rinaldo, Dal Verme ing. Giuseppe, De Caro Frank H. X., De Martini Guglielmo, De Vita Gaetano, Di Marco Ernesto, Faggioli Domenico, Fedetto Iginio, Ferri Sabantonio, Fleischer Ruggero, Folatelli Dario, Fontana Egidio, Formiggini Arrigo, Fumagalli Mario, Gabaglio Angelo, Galbani Angelo, Gallofori Lodovico, Gasperini Giuliano, Giovannini Ugo, GRAMEGNA LUIGIA, Grassi Bassano, Grossi Abramo, Guetta Lino, Iberti Alberto, IERONITI AMIÑA, Ieroniti Leonardo, Invernizzi Carlo, Lanfranconi Virgilio, Langbank-Danni Massimo, Levy Joseph, Maderna Ernesto, Magnaghi Achille, MAGNAGHI LUCIONI GIOVANNA, Majerna Giuseppe, Manfredo Giove, Marchesi Alessandro, Marzari ten. Tita, Massani Luigi, Medana Primo, Mellani Mario, Miccichè Salvatore, Micheli ing. Alfredo, Miglio Marcello, Minetti Bernardi Enrico, Moda Guido, Moneta Alfredo, Morelli Alessandro, Mozzati Attilio, Mungo Francesco, Novati Giuseppe, Oberziner Giulio, ORETO dott. ALESSANDRA, Orsini Ernesto, Pablo Mayo, Palestro Pietro, Pancotti Clemente, Pariani Alfredo, Parolari Attilio, Paulli Arturo, Pavanello Pompeo, Pavese dott. Felice, Pecora Roberto, Pellini arch. Luigi, Peluso nob. Antonio, Perina rag. Guglielmo, Pessina Giuseppe, Piana Giulio, Piantanida Francesco, Piantanida Franco, Piazzalunga Dario, Pinotti Guido, Piva Pierino, Pizzen Giuseppe, Prada Pietro, Quartiroli Alfonso, Ratti Ernesto, Rettagliata Giacomo, Righetti Guido, RIVA ISA, Romanò Giuseppe, Rosa Carlito, Rossi Giuseppe Erminio, Rotunda Giuseppe, Rusca ing. Giovanni, Santamaria Luigi, Sarrubbi Ettare, Silva Gian Carlo, Silvestri Virgilio, Sormani Franco, Spaggiari Angelo, Stradella Edoardo, Tirindelli Vittorio, Torrenghi Napoleone, Torriani Arturo, Tronci Antonio E., Uccelli Romeo, Viazzoli rag. Ferruccio, Viganò Federico, Volpini Alessandro, Zamboni Renato, Zopegni Piero.
Arconate con Dairago. — Olgiati Luigi.
Arcore. — Chellini Dino, Mordiglia Angelo.
Barzanò. — Beretta Felice.
Busto Arsizio. — Di Renzo Ferdinando, Lualdi Giov. Battista, Micelli Francesco, Rossi Ettore, Zucca don Emilio.
Casalpusterlengo. — Peverali Pietro.
Cassano Magnago. — Fossa Ettore.
Castano Primo. — Bolognesi prof. Gaspare.
Castellanza. — Bardelli Amelio.
Castiglione d'Adda. — Lunati Mario.
Cesano Boscone. — Giola Umberto.
Cesate. — Casati don Michele.
Concorezzo. — Brambilla Pietro.
Crenna. — Fontana Natale.
Cuggiono. — Berra Carlo.
Desio. — Malberti Vito, Marzorati Marcello.
Gallarate. — Borgomaneri Gino, Buffoni Mario, Puricelli Enrico, Quattrini Luigi, Sacconaghi Emilio, Zerboni Giuseppe.

Gorla I. — Arnaboldi Angelo.
Greco Milanese. — Basilico Luigi, Bedendo Emilio, Pardi rag. Filippo.
Legnano. — Cighetti Giuseppe, Garavini dott. Onorato, Legati Luigi, Mocchetti Carlo, Montoli Anacletò, Podestà Remo, Sabbadini dott. Giov. Battista, Scola Bruno, Vignati Pino, Zanchetti Francesco.
Lentate sul Seveso. — Terragni Umberto.
Liscate. — Maverna don Emilio.
Magenta. — Morandi Carlo.
Monza. — Amirante Aurelio, Camerani Alfonso, Ciceri Angelo, Conti arch. Aristide, Fossati Felice, Mereti Giuseppe, Monfrini Giuseppe, Pioltelli Natale, Salvadori Antonio, Tagliabue Angelo, Volpati Carlo.
Parabiago. — Fumagalli Angelo, Rancati Stefano.
Pregnana Milanese. — Ripamonti Giovanni.
Realdino. — Mazzoleni ing. Luigi.
Rho. — Bagliani Eugenio, Francese Ottavio, Sacchi Augusto.
S. Giorgio su Legnano. — Ballerini Pompeo.
Saronno. — Trotti Angelo.
Senago. — Bertoli Pietro Emilio.
Seregno. — Arioli Luigi.
Sesto Calende. — Bonacossa Eugenio, Brambilla Giovanni, Jelmini Giovanni, Morini Mario, Panarello Angelo, Sculati Alberto, Ugolini ing. Filippo.
Somma Lombardo. — Balzarini Enrico.
Turbigo. — Dovana Giuseppe.
Turro Milanese. — Beraldi Angelo.
Vanzago. — Balzarini don Elia, Magatti Enrico.
Vermezzo. — Cantù don Giuseppe.
MODENA. — BELLUCCI prof. AUGUSTA, CASTAGNA prof. IOLE, Cavani Antonio, Gambigliani Zoccoli ing. Lorenzo, Lancellotti Adolfo, Ricci Giuseppe, Ughi Giovanni, Vaccari avv. Corrado, Vezzalini Armando.
Campiglio. — Valentini Giovanni.
Carpi. — Casarini Spartaco, Maretti prof. don Alberigio, Mussi ing. Achille.
Maranello. — Burani Manfredo.
Sassuolo. — Beccaluva Ticone.
Vignola. — Roli Marino.

Continuaz. al prossimo numero

Zona di guerra.

Abbona Luigi, Abrate Quinto, Agagliati Giuseppe, Agostini Antonio, Agresti Mario, Aimo Giovanni, Ajello ing. Rodolfo, Albacini prof. Emilio, Albanese Guido, Alberghini Pasquale, Albertaili Francesco, Aliprandi Alfredo, Alonzi Vincenzo, Alvisi Giuliò, Amantia dott. ten. Agatino, Amato Pasquale, Ambrogi rag. Mario, Ambrosio Luciano, Amici Roberto, Andreoni Alessandro, Angelini Enrico, Antico Giuseppe, Arabia Rinaldo, Arbore dott. Pasquale, Arione Vittorio, Augugliaro Alberto, Augusti Oreste, Aurora Giuseppe, Aversano Francesco, Azzalin Vittorio, Baccini Giuseppe, Baldi Ruggiero, Baldini Giuseppe, Baldone Giovanni, Baliardini Fernando, Barbato Carmine, Berberis Giovanni, Barbieri Attilio, Barciocco avv. Giuseppe, Barni Ferruccio, Bartolini Armando, Bartoluzzi Silvio, Basile a'v. Ascenzio, Bassano Giulio, Battaglia Giuseppe, Battista Albino, Banzo Carlo, Bellet rag. Luigi, Bellocchio Luigi, Belluschi Dante, Bentivoglio Giovanni, Bergamo Teodoro, Bergolo Carlo, Bertazzo Felice, Bertelli Arnaldo, Bertelli Tancredi, Bertolotti Andrea, Berton Giuseppe, Bertulli Roberto, Biagi Giuseppe, Bianchi Attilio, Bianchi Francesco, Bianchi rag. Luigi, Bianco Celestino, Bidetti Salvatore, Bignardi Spartaco, Biondi Giuseppe, Bissanti Filippo, Bologna Reno, Bolognini ing. Gaetano, Bonacina Romolo, Bonacini Mario, Bonelli Federico, Bonnici Vincenzo, Borlenghi Manfredo, Borri Francesco, Bortolotti Arcangelo, Bortolotti Giovanni, Bortolotti Giuseppe, Bortot Carlo, Boschi Armando, Botto Silvio, Bracale Corrado, Bragadin Silvio, Brambilla Armando, Brambilla Giovanni, Bravi Eugenio, Bresciani Arnaldo, Bretti Ambrogio, Brignone Carlo, Brizio Adolfo, Broglio Edmondo, Bruner Luigi, Bruno Arturo, Bruzzi Dionigio, Buccella Cesare, Buccini Erberto, Bugandi Carlo, Buonafede Antonino, Buonocore avv. Arturo Oscar, Bussi Maurizio, Cadorna cap. Raffaele, Calbo ten. Carlo, Calegari Battista, Caligaris Augusto, Caltagirone Francesco, Camici Nilo, Campagna Mariano, Campagnola Cesare, Campagnoli Luigi, Canali

Enrico, Candia Natale, Capodaglio Ardiccio, Caponegro di San Giusto Renato, Çappa Guido, Cappa Orfeo, Capria Davide, Caramici Pietro, Carbone Carlo, Carlessi Enea, Carrara Ettore, Carraresi Eugenio, Casillo Francesco, Catalano Umberto, Catemario Duca Guido, Cavagna Clemente, Cecconi Tito, Censon Francesco, Centineo dott. Santi, Cerasoli Fausto, Ceretti Luigi, Cesere Paolo, Cetrangolo Nicola, Cherchi Efisio, Chiarini rag. Odoacre, Cicero Salvatore, Cilli Armino, Cimpincio Canzio, Cinque rag. Giuseppe, Cipolla Salvatore, Cirillo Giovanni, Citterio Aldo, Clerice Carlo, Cobianchi Vittorio, Cocco cap. Antonino, Collia Carmine, Collu Antonio, Colombani Francesco, Colonna Ugo, Coni Arnaldo, Contarini Carlo, Contini Antonio, Coppola Alberto, Corner nob. avv. Augusto, Corradini Marzio, Corte Mario, Cortese geom. Michele, Corticelli Riccardo, Cova Roberto, Crimaldı dott. Vincenzo, Crisante dott. Pastornio, Cristini Igino, Crostarosa Carlo Maria, Cucci G. B., Currado Corrado, Curti Giovanni, D'Amore Rosario, D'Angeli Raffaele, D'Anna Pasquale, D'Aponte Francesco, Dardano dott. Luigi, Dassi Nicola, De Acetis Emilio, Deangeli Giovanni, De Carli Tobia, De Ceglie Giuseppe, De' Faveri Piero, De Ferrari ing. Giuseppe, De Gaetani Michele, De Giorgi dott. Pasquale, De Lama nob. Aroldo, Del Balzo Adalberto, Del Corona Mario, Del Giudice Ernesto, Del Giudice Gerardo, Dell'Olio Pietro, Del Pianto Guido, De Luca Pio, De Martis Giuseppe, De Monte Aristide, De Rosa Giovanni, De Santis Michele, De Simone Florestano, De Tommaso Giovanni, De Venuto Michele, Diamantini Evaristo, Di Bartolo Giuseppe, Di Castro Michele, Di Cuenzo Domenico, Di Francesco Adamo, Di Lernia Emanuele, Di Nardo Giuseppe, Di Palma Giuseppe, Di Paola Gennaro, Di S. Luca Giulio Clemente, Di Somma Modesto, Distefano Nicolò, Drago Giuseppe, Duranti Enrico, Elvezi Federico, Emiliani Umberto, Esposito Carmelo Eula Ernesto, Fabi Fabio, Falcioni Raniero, Falletti Cesare, Farina Antonino, Farnè Umberto, Favara Virgilio, Fazzina Antonio, Federici Natale, Fedi Ernano, Feltracco Giacomo, Ferraiuolo Raffaele, Ferrara Gennaro, Ferrari Angelo, Ferrari Giuseppe, Ferrari Mario, Ferrato Carlo, Ferreri Ernesto, Ferretti Ivo, Ferri Eugenio, Ferrio Avellino, Fiastri Guido, Filaferro Francesco Maria, Fin Lodovico, Fioravanti Vittorio, Fiorentino Alessandro, Fiorucci Eugenio, Fischetti Francesco, Fischetti Ugo, Florentino Giuseppe, Flores Vincenzo, Fortunato Amedeo, Fragnito Pietro, Frairia don Rocco, Franceschini Gino, Franscesco Riccardo, Franchi Romano, Francia Celeste, Freda Giuseppe, Frenna Gennaro, Freri Orlando, Frugis Raffaele, Funari Cesare, Gabrielli Mariano, Gaggero Ettore, Gaino don Giovanni, Galliani Silvio, Gallice Vittorio, GALLONE BICE, Galvalisi Angelo, Gambini Giovanni, Gavassini Franco, Gaviorno Pietro, Gengaro cap. Aniello, Gentile dott. Alberto, Gentilucci Mario, Gerli Giacinto, Ghiringhelli Giuseppe, Giocondi Cesare, Giolli Mario, Giroux Carlo, Giuffrida Salvatore, Giugni Michele, Giuliani Vito, Giulietti Giovanni, Giusiano Giovanni, Gori Montanelli Francesco, Grandi Antonio, Grandi Attilio, Greco dott. Francesco, Grimaldi Edgardo, Grosso Tommaso, Grottanelli Francesco, Guerra Giuseppe, Guerrera Pietro, Guglielmino Francesco, Herbert Alfano, Iacomelli Donatello, Iorio Amedeo, Izzo Guido, Jonta Cesare, Kriska Mario, La Marca Angelo, Laura Luigi, Legnani Pietro, Lentini geom. Vittorio, Leotta Giuseppe, Liberatori Lucio, Liguori dott. Giuseppe, Linfozzi Sante, Lionti Lido, Lista Agostino, Li Volsi Michele, Lodi Leonardo, Lombardi Alfredo, Longobardi ing. Francesco, Longoni Paolino, Lordi Roberto, Lori Antonio, Loscalzo Donato, Maddalozzo Pietro, Magaldi Giuseppe, Magnino Sebastiano, Magrini Edgardo, Magrograssi Geremia, Mainetti Angelo, Manara Francesco, Manconi Giovanni, Mandara Gaetano, Mandelli Clodomiro, Manfredi Francesco, Mangiante Giovanni, Maoli Emilio, Maori Pietro, Mapelli Carlo, Marcassa Bruto, Marchetti Virgilio, Marchiò Virginio, Marciano Vittorio, Marcone Vincenzo, Marello Cesare, Martelli Mario, Martino Umberto, Maselli Giovanni, Masi dott. Oreste, Masini ten. Vezio, Mastrigli Ugo, Mastro-

giovanni Luigi, Mattei Emilio, Mattei Michele, Matteuzzi Giovanni, Mattioni Domenico, Mattioni Vincenzo, Mendico Guido, Mensa Uff. 7° Rep. Autotrattrici, Mereù Giuseppe, Migheli Giovanni, Migliaccio Dionigi, Mignone Pietro, Millo Carlo Emanuele, Minghetti Sante, Minutolo Giuseppe, Minzolini Guido, Miroglio Vittorio, Mirra Leonardo, Molinari Maurizio, Monti Enrico, Monti Leopoldo, Monticelli Giuseppe, Montuori rag. Carmine, Moreno Aristide, Moretti Mario, Morra Giuseppe, Moscone Ezio, Mostallino Tomaso, Motta Giovanni, Mozzambani Luigi, Musso dott. Alfredo, Musso Giovanni Nardella Pietro, Nardelli Giuseppe, Negri don Pietro, Nencini Giulio, Neri dott. Giovanni, Niccolini Filippo, Nicoletti Varo, Nieri Alfredo, Nobis Guglielmo, Nori ing. Alessandro, Nota Giuseppe, Nova Gian Mauro, Novello Giuseppe, Nuzzi Antonio, Occhipinti Giovanni, Oddera Nicolò, Ojeni Lucio, Oliva Vincenzo, Olivo Domenico, Ongaro Giovanni, Oriente Domenico, Origlia Carlo, Ottolenghi Rodolfo, Pacifico Michele, Palma Salvatore, Palumbo Carlo, Panaro G. B., Panessidi Giuseppe, Pannuccio Natale, Pantaleoni Antonio, Paolori E., Papazzo Ilario, Parisi Pasquale, Pasinetti Nei, Pasini Pietro, Pasqual Federico, Pasqualello Attilio, Passerini Giovanni, Pastega Pietro, Pastore Matteo, Pedrazzini Pietro, Peretti rag. Virginio, Perinelli Emilio A., Perpoli Giovanni, Petretto Vittorio, Petruccelli Giuseppe, Piacentini Abele, Pianelli Giuseppe, Piangiolino Benedetto, Piccioni Italo, Pierdominici Umberto, Pilloni Giuseppe, Pinto Pasquale, Piombino Nicola, Pisaneschi Guido, Pisciotta Giuseppe, Pizzi Augusto, Poletti Alfiero, Poltronieri Giuseppe, Poluzzi Vincenzo, Pomaro Fortunato, Ponzetti Francesco, Pordenon Dionisio, Porro Felice, Porta Gigi, Potenza Antonio, Pratelli Giulio, Preziosi ing. Filippo, Princivalle Fulvio, Proietti Enrico, Prozzo avv. Massimo, Putzu Ernesto, Quarta Ottavio, Quattrocchi avv. Mario, Querci Alessandro, Radaelli dott. Achille, Raggio Giuseppe, Raho di Cassinetto Giuseppe, Rainò Ercole, Rainone Luigi, Ramoino Paolo, Rampello Francesco, Raponi Ulisse, Rastelli Viscardo, Ratto Pietro, Ravazzoni dott. Luigi, Raviola Mario, Ricci Antonio, Riches Alfredo, Rinaldi A., Rinaldi Giovanni, Rizzardini G. B., Rizzi Francesco, Rizzuto Giuseppe, Roberti Francesco, Rocca Giorgio, Romanelli Corrado, Romanelli Guglielmo, Romani Edoardo, Rosati Martino, Rossello Edoardo, Rossi Alfonso, Rossi Giuseppe, ROSSI ZOE, Rotti Antonio, Rovida Giovanni, Rubboli Alberto, Ruggeri Laderchi Cesare, Ruggero Leopoldo, Ruggiero Antonio, Russo Mario, Russo Umberto, Rustichelli Alfredo, Sabatello Armando, Saggio Antonino, Sajeva Achille, Salaris Angelo, Salcuni Pasquale, Salvini Enrico, Salvoni dott. Giovanni, Sambiase Sanseverino Achille, Sammartino Melchiorre, Sampieri Giuseppe, Sanfilippo Salvatore, Sanna Silvio, Santarelli Sante, Santini Emilio, Santini Guido, Sapio avv. G. B., Sarmede Ildebrando, Sarrocco Pietro, Sartoretti dott. Michele, Sasia Giuseppe, Satragno Francesco, Savarino Carmelo, Saviotti Achille, Savoia dott. Giuseppe, Scafuro Nicola, Scano Edgardo, Scavia Giovanni, Schiano Arturo, Sciuto Arena Giuseppe, Sederio Bartolomeo, Seghetta Ludovico, Semeraro Luigi, Serponi dott. Liderico, Serra Antonio, Serragiotto rag. Giovanni, Sessa Michele, Sghedoni Pietro, Sibille Alberto, Sibona Mario, Siliprandi Renato, Simeti Vincenzo, Simonelli Carlo Sinigagliesi Carlo, Siracusa Salvatore, Soldati Francesco, Sommariva Luigi, Sovico Mario, Spadoni don Alessandro, Spagna Cornelio, Spagnolo Ovidio, Spanedda Antonio, Sparabene Giovanni, Spegiorin Giuseppe, Spelta Eugenio, Sperati Luigi, Spisani Giovanni, Spriano Emilio, Stanca don Salvatore, Stefanelli Francesco, Stefanini prof. Mario, Strappazzon Giuseppe, Stranges geom. Oreste, Suman Giuseppe, Surci Tancredi, Tabarin Fioravante, Tacelli dott. Ettore, Taddeini Umberto, Tamagnini Lapo, Tambroni Carlo, Tarquini Romeo, Teoni Demetrio, Terzi Flaminio, Testa Galileo, Toffoletto Angelo, Tomassini Lamberto, Tombolini Armando, Tommaselli Vincenzo, Torello Giuseppe, Torrioli Ezio, Tosco Giuseppe, Trambaiolo Paolo, Traverso Angelo, Trevale Luigi, Trigiani Giuseppe, Troiani Ugo, Troisi rag. Cesare, Tunesi Manlio, Turino Paolo, Ubaldo don

Beniamino, Valentini Ricciotto, Valienti Rodolfo, Vallisi Corrado, Vanelli Glicerio, Varni cap. Adolfo, Varoli Assuero, Vasta Giuseppe, Vastano Alfredo, Velle Vincenzo, Veneziani Emilio, Venturi Ugo, Verdicchio Luca, Vidan Giuseppe, Viel Erio, Viglione Mennato, Villa Stanislao, Villetti Gino, Vinai Matteo, Violani Gaetano, Virze Luigi, Vitale Alfredo, Viti Regolo, Zeni Martino, Zuppetta Giuseppe, Viviano Vito, Zanotti Giuseppe, Zanotti Luigi, Zappi Vincenzo, Zuretti Egidio.

Località redente

Cervignano. — Bonvini Enrico, Costantini Alfredo, Gregoris Giuseppe, Lovisoni Mario, Malacrea Giuseppe, Ponton Gino, Ponton Vincenzo, Trincianti Ernesto, VENIER NOEMI, Verzegnassi avv Mario, Zanoni Luigi.
Cormons. — Binetti Giulio, Ceschia Giuseppe, Gnot Giuseppe, Lorenzoni prof. Giovanni, Salmeri Gaetano.
Grado. — Gallo Guido.
Grigno. — Meneguzzi Ulisse.
Magasa. — Duina don Pietro.
Medea. — Pertoldi don Guido.

COLONIE ITALIANE

Eritrea

Asmara. — Montevecchi ten. Giovanni.

Libia

CIRENAICA. — *Bengasi.* — Akad Michele, Baglini Enrico, Bono Calogero, Della Gala Umberto, Diliberti Paolo, Fallarino Enrico, Gagliardi Francesco, Giampetraglia Nunzio, Giulianelli Sante, Lombardi Romolo, Maiorca avv. Andrea, Massa Giacomo, Mascia Giuseppe, Morbidelli Amedeo, Murialdo Pietro, Nardoni Angelo, Pagelli Giuseppe, Ravetti Alfredo, Rosselli Francesco, Rossoni Carlo, Rotondo Erminio, Schenardi Alfredo, Vestri Oddone.
Cirene. — Pucci Corrado.
Derna. — Del Bianco Gino.
Hania. — Carabellese Leonardo, Faccin Giovanni, Fusar-Poli Gian Fiorenzo.
Marsa Bardia. — Bartocelli Arturo, Berrettini Virgilio, Contrada cap. Darwin, Lanzillo Enrico, Tescione cav. Giovanni, Tosi Lombardo.
Marsa Susa. — Amore Salvatore, Bove Raffaele, Caggiano Pasqualino, Ferraro Carlo, Martinez Vincenzo.
Merg. — Crescini Francesco, De Donno Isaia, Fiscon Guido, Gagliò Salvatore, Lari Giuseppe, Livi Francesco, Mulazzani Natale, Nervi Pellegro, Palma Giulio, Rotondi Ferruccio, Treves Oreste.
Sabbri. — Cavicchiolo Antonio.
Tilimun. — Beni Dante, Ferretti Agostino, Ghezzi Attilio, Iacovelli Giuseppe, Marietta Giovanni, Poli Angelo, Vitali Angelo, Volterani Ferdinando.
Tobruk. — Aldeghi Amatore, Bernasconi dott. Piero, Cortinovis Giuseppe, Petri Egidio, Setto Carlo, Timossi Giuseppe.
Tolmetta. — De Luca Carlo.

TRIPOLITANIA. — *Ainzara.* — Sparvoli Clodomiro.
Homs. — Caria Giovanni, Ciampi Pasquale, Clarizia Domenico, Costa Mario, Forti Alfredo, Gaiano Carlo, Lazzaro Vincenzo, Lettero Giacomo, Linassi Severino, Mazzanti Ugo, Polizzi Guglielmo.
Madrassa. — Moggio Enrico.
Tagiura. — Falcombello Luigi.
Trik Tarhuna. — Garabello Giacomo.
Tripoli. — Andreozzi Michele, Bertolini Rolando, Braghieri Vincenzo, Brandazza Luigi, Bussarelli Enrico, Denti Filippo, Lanari Giuseppe, Locatelli Giovanni, Marcaurelio Mario, Marise Ettore, Palmerini dott. Agostino, Sabatini Luzio, Serafini Donato.
Zuara. — Carbonari Giuseppe, Maver Alessandro, Motta Agostino, Nicoletti Donato, Riciputi Adamo, Sillauo Pietro, Venturelli Giovanni, Zago Salvatore.

Egeo

Coselino. — Bareti Giovanni, Cazzalini Pacifico.
Rodi. — Bonaiuto Pasquale, Gennaro Guido, Pastacaldi Gastone.

ESTERO

EUROPA

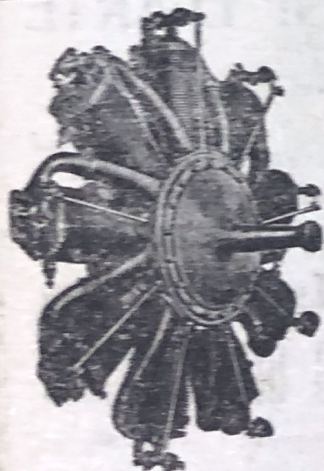
Albania

Valona. — Bucca Ugo Carlo, Caretti Ernesto, Iutini Crispiano, Ortolani Egidio, Sotgiu Gnuseppe, Vitiello Francesco.

Francia

Tolosa. — Bonneville ing. Louis.

Grecia

Corfù. — Dente Isacco Leone, Incorpora Francesco, Ravina Carlo.

Inghilterra

Londra. — Morandi Marco

Svizzera

CANTONE TICINO. — *Lugano.* — Cantoni Florindo, Febraro Giacinto, Ottorino prof. Achille R.

Scrocea d'Agno. — Negri prof. Bernardino

Tesserete. — Morosoli prof. Lodovico.

AFRICA

Congo Belga

Bikoro. — Rolleri Cesare.

Egitto

Alessandria. — Viterbo Camillo.

Tunisia

Tunisi. — Bianco Michele, Cunsolo Rosario, Sfar Mustapha.

AMERICA MERIDIONALE

Argentina

Bahia Blanca. — De Piaggi Leopoldo, Grassi Giuseppe, Pasqua Domenico.

Buenos Aires. — Baldisserotto Carlo, Bardi Angel A., Bogani Daniele, Bolognini Garibaldo, Bonfanti Alessandro, Bonfanti Luigi, Di Nardo Pompilio, Ducci Giuseppe, Raffaelli Edmondo, Ruscitti Nino, TESORINI MARIA V., Tombolato Giuseppe, Vicari Francesco, Zancani Eugenio A. Zezza Giuseppe.

Carlos Pellegrini. — Costamagna Giuseppe.

Chacabuco. — Actis Perino Tomàs, Santagata Domenico.

Cordova. — Fusari Umberto.

La Plata. — Di Renzo Eugenio, Giaccio Antoniò, Majo Nicola, Moto Club «La Plata», Tieghi Secondo.

Mendoza. — Bigi Adelelmo, Boggero Santiago Nestor, Malnis Luis

Oliva. — Chiarini Giuseppe, Iorio Paolo, Nigro Battista, Petrino Federico.

Santa Fè. — Cazzola Paolo, Gasparrini Gennadio, Marra Michele Luigi, Martello Gaspare, Passero Giuseppe E., Prono Bonfiglio F., Società Italiana «Roma Nostra», Tognolo Guido.

Brasile

Braganca. — Bertolani Pietro, Lucchesi Dionisio.

Florianopolis. — Simone Edmondo.

Guaratinguetà. — Baroni Giovanni.

Lapa. — Da Collina Giuseppe, Vivaldi Costantino.

Limeira. — Battistone Dante, Cappello Cesario, De Luca Fortunato, Lencioni Ferdinando, Maccaroni Nicolau, Mattietto Fiorentino, Pellegrini Pellegrino, Redondano Giuseppe.

Rio Janeiro. — Keller Eugénie.

S. Paulo. — Barsotti Onorato, Bassani Josè, Club Esperia, Dorsa Vincenzo, Facella Sisto, Giorgi Pietro, Lancisi Carlo, Laurelli Decio, Marcolongo Giuseppe, Martini Ido, Niccoli Luigi, Pastore Giovanni, Ricci Ferdinando, Rubino Alfonso, Schioppa Nicola, Soave Achille, Vivona Gaetano, Zuliani Temistocle.

Santos. — Barone Biagio.

Villa Americana. — Chinellato Pietro.

Chile

Santiago. — Di Cola Domenico.

Uruguay

Montevideo. — Callegari Bernardo, Circolo Italiano, Del Vecchio prof. Giovanni, Dematteis Alessandro, Isola dott. Alberico, Montedonico Luigi, Peveri Luigi, Pollio Ferdinando.

Salto. — Laffranchi dott. Alcide.

AMERICA SETTENTRIONALE

California

Colma. — Agresti Attilio.

Los Angeles. — Di Zitti Sabatino, Mina Luigi, Sasso dott. John A.

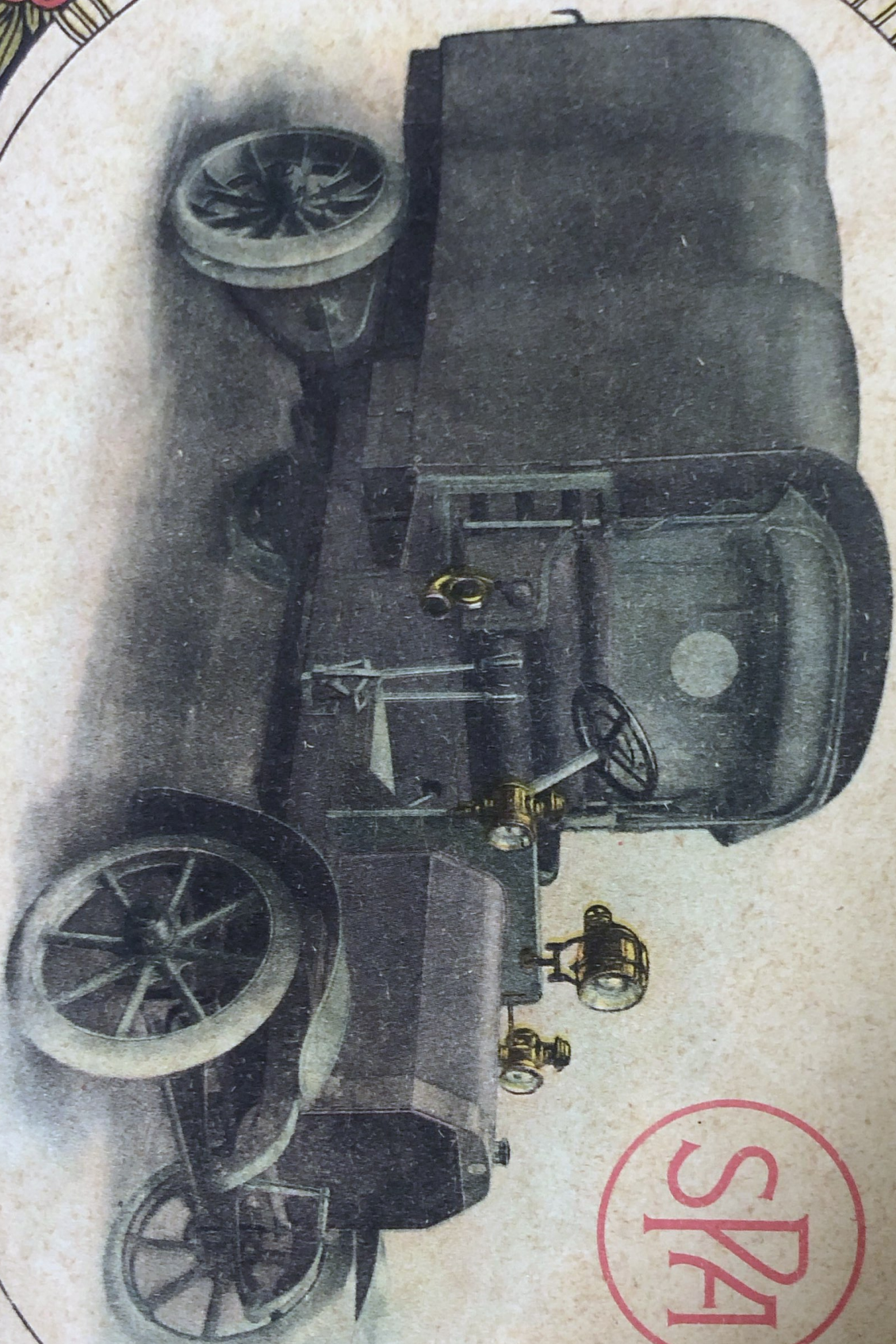
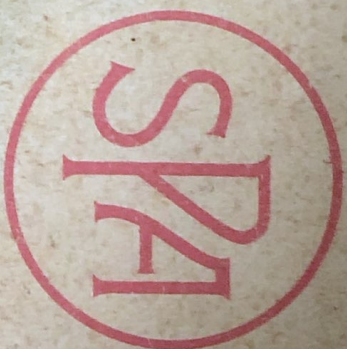
S. Francisco. — Fracchia Silvio, Leone Carlo, Mosè Fortunato.

Canadà

Montréal. — Giunta Amedeo.

Posizione dei Soci al 30 Aprile 1917.

Soci annuali al 31 Dicembre 1916 .	N.	151.961	
Da dedurre il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari; a calcolo	»	20.461	
	N.	131.500	
Nuovi Soci pel 1917 inscritti a tutto il 30 Aprile 1917	»	17.582	
Totale Soci Annuali			149.082
Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1916	N	10.008	
Soci Vitalizi inscritti dal 1º Gennaio al 30 Aprile 1917	»	759	
Totale Soci Vitalizi			10.767
Totale dei Soci al 30 Aprile 1917			N. 159.849

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa
Prem. Stab. Grafico Artistico Indust. GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Rip. Gambololta, 52

SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE
AUTOMOBILI TORINO
SPA
CAMION TIPO MILITARE SU CHASSIS "SPA„ 30 HP
Officine Grafiche-Leopoldo Baroni & C.-Milano